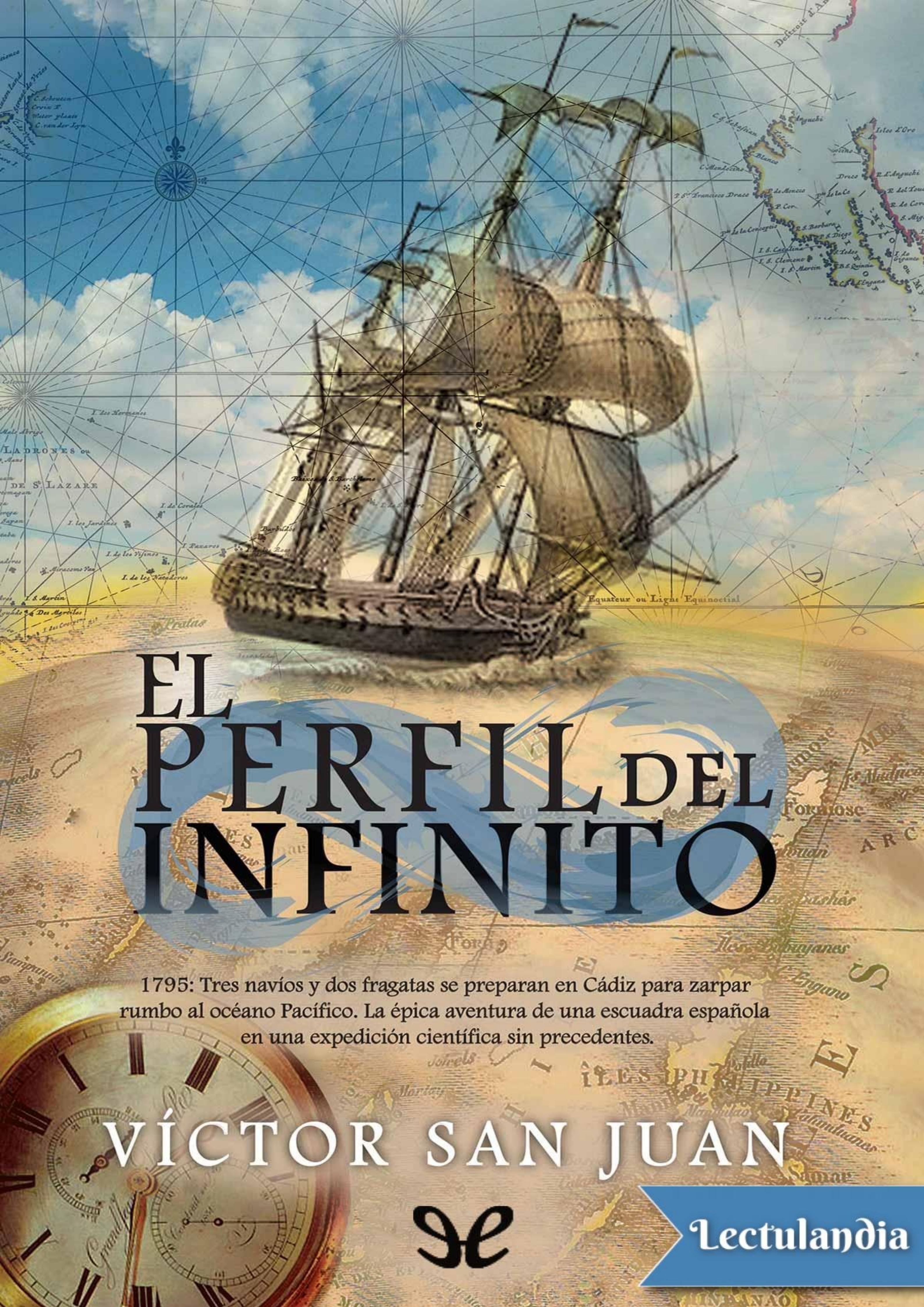

EL PERFIL DEL INFINITO
1795: Tres navíos y dos fragatas se preparan en Cádiz para zarpar rumbo al océano Pacífico. La épica aventura de una escuadra española en una expedición científica sin precedentes.
VÍCTOR SAN JUAN
Lectulandia

Invierno de 1795. Poco después de que España haya firmado la paz con el Directorio surgido de la Revolución francesa, una escuadra española de tres navíos de 74 cañones y dos fragatas se prepara en Cádiz para zarpar rumbo al lejano océano Pacífico. Su destino: las islas Filipinas. Allí, el gobierno de Godoy quiere reforzar la flota naval al observar la presencia naval británica en la orilla de enfrente, Cantón, sobre la costa China.

A bordo del *Europa*, se han embarcado dos aparatos revolucionarios: el barómetro para predecir temporales y un cronómetro o reloj exacto para hallar la longitud, que convierten la aventura en apasionante expedición científica.

Un ilustrado de la Academia de Ciencias de París, *monsieur* Jean de Nemours, acompañado de su pupilo y sirviente, un joven muchacho llamado Jacques Pirou, se encargará de su manejo y mantenimiento.

A través de los ojos de Jacques, el lector verá desfilar no solo la épica aventura de quienes lograron la completa circunnavegación en 1802, sino las increíbles operaciones sucedidas en Filipinas, su supervivencia a dos tifones, y un recorrido por otras expediciones transpacíficas y circunnavegadoras precedentes.

Víctor San Juan

El perfil del infinito

ePub r1.0
Titivillus 04-01-2022

Título original: *El perfil del infinito*
Víctor San Juan, 2016

Editor digital: Titivillus
ePub base r2.1

A la memoria de María Sánchez Gámiz,
persona especial, artista y madre

1
SÁLVEOS DIOS

—No os quepa duda, señores —dijo el suboficial, no sin cierto atrevido tono de jactancia, apretando su sombrero contra el cráneo para que la brisa marina no se lo arrancara—. Estos ojos han visto decenas ¡qué digo! cientos de días de mar, monótonos, vacíos y tan solo soportables por los incesantes trabajos cotidianos de la nave y quehaceres que la navegación e intendencia imponen a cualquier marino; vulgares singladuras que jamás se parecen unas a otras, pero cuyas peculiaridades solo son materia aprovechable para soñadores, cronistas, literatos e incluso poetas; nunca para hombres de acción como vos o un servidor, pues os tengo por espíritus inquietos, ávidos de emoción, avatares y aventuras que, al servicio de las naves del rey, tan poco suelen prodigarse y, cuando lo hacen, el permiso de la superioridad para solazarse en ellas es tan raro como perla de gran pureza rodando por el plan de la sentina o distinguida dama en el más mugriento tabernucho del Puerto de Santa María. También —continuó imparable, incorporándose ligeramente sobre el barandal del alcázar en el que estaba apoyado— he vivido aterradoras y extenuantes jornadas de temporal en alta mar, turbiones en puerto comprometiendo el fondeo del navío e incluso mareas al capricho surgiendo inesperadamente de lo más profundo de la noche para levantar la nave y descomponerla estrellándola contra la costa. Jornadas fatigosas, qué duda cabe, en las que el cansancio y malestar arremeten audaces empujándonos al borde del sufrimiento, prueba, es sabido, por la que todo hombre de mar ha de pasar mostrando la fibra de que está hecho para superarla o quedar por ella irreparablemente marcado.

Se produjo entonces un instante de silencio antes de que nuestro interlocutor, el suboficial, prosiguiera tomando nuevos bríos, en tono más inspirado:

—Pero hay otras, ninguna como ellas, en las que cielo y mar, el azar o la fortuna parecen estar de nuestra parte. Conste que no hablo de los días, es

decir, las bonanzas diurnas, sino de las quietas noches de mar: noches de embrujo incierto en las que el navío parece deslizarse sobre un todo vacuo e inaprensible en el que se hubieran disuelto agua y aire, mientras las estrellas del firmamento, reflejándose, ocupan todo el espacio que abarca la visión, haciendo así parecer que la nave no surca el agua, sino que… vuela. El perfil del horizonte desaparecido ha ya largo rato tragado por el torbellino de inmensidad, y entonces, oh hado mágico, surgen los duendes a uno y otro lado, próximos a las amuradas o chapoteando por delante del tajamar.

—Seguramente se refiere usted a los delfines —interrumpió escéptico mi maestro y mentor, *monsieur* De Nemours, reprimiendo un esbozo de sardónica sonrisa en la comisura de la boca. Su mente de erudito ilustrado debía cuadrar con dificultad los alardes verbales del modesto suboficial de derrota, el señor Talayón, que pareció quedar frustrado y también arrepentido de haberse dejado llevar en la conversación trabada con los dos desconocidos súbditos franceses.

—Delfines, sí señor —corroboró no sin cierta incomodidad, trasluciendo sus palabras un despechado sentimiento de traición hacia nosotros—. O toninas tal vez, las cuales, apareciéndose de este modo, el alma llenan de asombro, encanto y admiración.

—Con poco parecéis conformaros —replicó mi maestro, desconsiderado, agregando a continuación—: Las maravillas naturales, descritas o no, de las tierras hacia las que nos dirigimos son de mucha mayor singularidad; por supuesto, ni que decir tiene, sin menosprecio de las expuestas por vos, pues es de común acuerdo que los cetáceos son, de entre el orden de los mamíferos, de los más vivaces y desenvueltos. Incluso podríamos decir que alegres y despreocupados, ¿no lo creéis así?

El suboficial Talayón contempló a *monsieur* De Nemours un instante como miran a veces los peninsulares, hostiles y de hito en hito, sopesando ceñudos si la otra parte ha hecho un comentario atinado o, sencillamente, pretendía tan solo tomarles el pelo; puede que sea en estos momentos cuando la atávica condición de la mayor parte de ellos queda en evidencia sin que lo sepan. En cualquier caso, el ayudante de derrota del navío *Europa* de Su Majestad Católica era marino disciplinado y sometido a la autoridad del piloto mayor, el señor Arcos, del comandante Del Postigo y el brigadier general Álava —para nosotros comodoro— que estaba al frente de la expedición. Un desplante o un comentario sarcástico en una esquina del alcázar, donde nos encontrábamos, solo redundaría en menoscabo de su reputación, pudiendo incluso ser reprendido. Con sensatez, Talayón optó por una discreta retirada,

no sin antes despedirse educadamente. De Nemours tal vez lamentó haber herido la célebre susceptibilidad hispana, y yo también me apené de que recelara de nosotros un espíritu libre e ingenuo como aquel que el pilotín había demostrado con su conversación. Mi mentor y maestro zanjó el caso entornando los ojos como un comediante:

—Querido amigo Jacques, estos españoles…

Desistiendo de añadir nada más. De hecho, con tan pocas palabras no habría podido expresar mejor su resignación, la enojosa molestia con la que parecía sobrellevar verse obligado a compartir principios y su elevada visión mundana con gentes de tan baja alcurnia como el suboficial; Jean de Nemours seguramente habría zarpado gozoso a bordo de la expedición de Louis Antoine de Bouganville, incluso habría sido capaz de convivir con los topógrafos y botánicos de los buques de James Cook en sus célebres cruceros de 1768 a 1779 o compartido sin dudarlo las inmensas penalidades de la expedición del conde de La Pérouse en 1785 (del que, por cierto, nada se sabía desde 1790), aun a riesgo de verse incomprendido por unas autoridades desbordadas por los recientes y lamentables sucesos de la Revolución.

Sin embargo, ninguna de estas oportunidades había quedado a su alcance; como tantos otros hombres de ciencia, hubo de resignarse a la idea de una extensa pero rutinaria vida académica en la escuela de Ciencias Físicas de París, o en la ingente Sociedad Geográfica. Cinco años antes, no obstante, recibió el ofrecimiento de partir para el soñado viaje en una expedición española, la del capitán don Alejandro Malaspina; ¿fue su orgullo o tal vez fueron sus prejuicios los que le empujaron a rechazar esta nueva oportunidad? ¡Quién sabe! El señor De Nemours jamás había dicho nada a nadie al respecto. Hubo otros franceses, sin embargo, que aceptaron gustosos, como Luis Neé, que embarcó de botánico en la corbeta *Atrevida*. ¿Se reprocharía entonces mi amo y maestro su desafortunada decisión?

El caso es que rara vez las oportunidades se repiten; mas, en esta ocasión, sí lo hicieron. Con el Directorio asentando aún la Constitución de este mismo año, el ministro español Godoy había reiterado el ofrecimiento al gobierno francés: la escuadra de don Ignacio María de Álava se disponía a zarpar para las costas de Chile, y, entre las misiones asignadas, contaba la experimentación de un barómetro Dolland y un cronómetro o reloj Le Roy. ¿Estaría dispuesta la República a facilitar un técnico científico perito en el funcionamiento de ambos avanzados ingenios, con un ayudante a su disposición? Sospecho que a Jean de Nemours le atrajo más el viaje en sí que el propósito para él destinado; mas poco pareció importarle. «No quiso el

joven vino bermejo que de él se sació de viejo», dice el refrán, y así el altivo científico que vio partir a Malaspina sin inmutarse se aferró ahora con desesperación al que pensó último clavo ardiente que Álava y sus barcos le ofrecían. En el puesto de ayudante, pupilo o criado es donde un servidor de ustedes vino a la crónica de esta historia increíble de ocho años que había de llevarnos por todos los mares del globo; de las que uno sabe cuándo y cómo empiezan, pero desconoce a dónde van a parar o irán a dar sus huesos, o si será capaz de rematarla con vida. Magallanes, Cook y, por lo que parece, La Pérouse, no consiguieron esto último. La vida de otros, sin duda alguna, será el precio que nuevas aventuras hayan de cobrar.

Con aire melancólico, mi maestro y mentor inició un corto paseo hacia el coronamiento del buque; su figura espigada pero recia, embutida en el sobrio levitón de viaje, aparecía coronada por la espléndida cabellera castaña, sin recoger en coleta como la de los marineros, dándole cierto aspecto de viejo y robusto árbol superviviente a los estragos de la edad. Nemours, a pesar de tener más de cuarenta años, conservaba una buena dentadura y sana cabellera, pareciendo muchas veces más joven de lo que era realmente; observaba lánguido la extensión de mar picada por la aleta de sotavento del *Europa*, que el navío iba allanando con su estela como una gran apisonadora, mientras el sol arrancaba brillos de las pequeñas crestas de las olas en las que algunos pájaros marinos buscaban afanosos el sustento.

La escena de navegación aquella tarde de primeros de diciembre en el Atlántico, entre las islas Canarias y cabo Verde, era pletórica y ensanchaba el alma; tras unas pocas semanas de navegación, la escuadra al fin parecía haber encontrado buen viento y horizontes claros. El viejo navío *San Pedro Apóstol* seguía nuestras aguas con firmeza y precisión, levantando blancas orlas de espuma en la roda mientras sus pardos velámenes se superponían, unos sobre otros, con sus pantallas tensas y turgentes al viento. Más allá, el modernísimo buque español *Montañés*, también de setenta y cuatro cañones como el *Europa* y el *San Pedro*, alzaba su negra sombra vertical arando la superficie de la mar; las fragatas *Fama* y *Nuestra Señora del Pilar*, de treinta y cuatro y cuarenta cañones respectivamente, solían adelantar a los navíos por las noches, trepando además a barlovento con mayor facilidad. Ahora se hallaban por el través de estribor, arrizando juanetes y gavias menores para las horas de oscuridad.

Contemplándole, razoné que la actitud irritada de mi maestro tal vez se debiera a los desagradables incidentes de las semanas anteriores. En efecto, no existe nada peor para un ánimo impaciente y excitado que las esperas

interminables. «Estos españoles —me confiaba exasperado, con la congestión del mareo pintada en su rostro, mientras aguardábamos fondeados frente a los castillos de Cádiz— no conocen el significado de la palabra *partir*». ¿Habría pensado De Nemours que todo sería trepar a bordo del navío *Europa* de la Real Armada y emprender la travesía hacia tierras remotas? No fue así. Como suele ser común al final del otoño (según supe después) entraron vientos atemporalados de componente sur nada más quedar los buques fuera del puerto, manteniéndonos fondeados en la bahía durante casi una semana; de haber podido, mi maestro se habría subido por los mamparos. Cuando al fin la brisa del norte hizo posible y propicia la salida, Álava decidió mandar los botes a Cádiz para recoger los últimos equipajes; luego, cómo no, hubo que subirlos a bordo y estibarlos en forma conveniente para la navegación. Mi amo se tiraba de los pelos. Aún se permitió el comodoro remitir la fragata *Pilar* a la bocana del puerto de Cádiz en busca de la última correspondencia antes de darse a la vela, definitivamente, el día 29 de noviembre del año 1795 de nuestro Señor.

Por fin la escuadra en camino, para alivio de mi maestro y mentor, fuimos a topar con una escuadra inglesa que nos doblaba en número y fuerza, media docena de navíos de combate, tres de ellos de tres puentes. Álava demostró ser jefe decidido cuando, a pesar de que los británicos interceptaban nuestro rumbo, lo mantuvo inalterable, llegando casi a la voz con varios imponentes buques que para nosotros, los franceses, ya eran enemigos a muerte. Sin embargo, los españoles, desengañados de la alianza que les había unido en los más crudos momentos de la Revolución, aún no se habían implicado en esta nueva guerra (la sexta y última del siglo), mostrando hacia ellos circunspección extrema rayando en abierta antipatía; correspondieron los ingleses, salvo el último buque de la línea, que saludó tocando con su orquesta hasta que ambas líneas de navíos se alejaron y el sonido iba quedando extinguido entre las olas.

Recordando esto y otros recientes hechos, decidí, en un rapto poco meditado de buena intención, tratar de reconciliar al señor De Nemours con nuestros anfitriones. Sujetando con fuerza las solapas de mi capote de mar para protegerme del frío que el viento marino traía, avancé respetuosamente hacia donde él se hallaba; volvió la vista hacia mí, lo que aproveché para decirle:

—Pero *monsieur* ¿no creéis que los españoles hacen hermosos buques como este?

Sonrió no sin cierta condescendencia y, alisándose el turbulento cabello con la mano derecha, tomó su tiempo para responder:

—Ese que ahí ves, querido Jacques, el que llaman *San Pedro*, fue diseñado hace más de veinte años por un maestro francés de Tolón, *monsieur* François Gautier, discípulo de Pierre Bouguer. Bouguer ¿recuerdas?, profesor de grado superior en la Academia. Y los otros dos, este *Europa* y el *Montañés*, han sido concebidos por ingenieros españoles, de la Escuela de Ingenieros fundada en la Península por el propio Gautier. Así que ya lo ves: España presume de navegar desde el inicio de los tiempos, pero América la descubrió un italiano y otro la bautizó. También alardean los españoles de haber dado la primera vuelta al mundo, que promovió el portugués Magallanes. Hasta que Cook y Bouganville no viajaron al Pacífico hace poco más de un cuarto de siglo nadie sabía dónde se encontraban las islas que decían poseer, considerando suyo este inmenso océano. Hasta que reyes franceses no vinieron a robustecer la corona española jamás fueron capaces de emprender por sí solos grandes empresas; y hasta que Gautier no les indicó cómo se construía un moderno buque de setenta y cuatro cañones, hubieron de arriesgar sus vidas y bienes a bordo de los primitivos engendros que sus maestros de ribera eran capaces de echar a las aguas.

Había hablado mi maestro con un punto de voz más subido de lo normal, así que no tuvo nada de extraño que el oficial de guardia, teniente Novales, le escuchara, probablemente entendiendo algo de su francés. Inocencio Novales era un muchacho algo mayor que yo, al que confieso envidiaba sinceramente, pues en pocos años de vida y carrera había atesorado experiencias para llenar varios volúmenes y conocido tipos humanos que se demostrarían peculiares y sorprendentes. Se echó a la mar muy jovencito, impelido por las historias de su padre, don Manuel Novales, que fuera segundo oficial de la corbeta *Descubierta* del propio señor Malaspina en su famoso periplo transmundista, y, como guardiamarina, había corrido la mar en el navío *San Eugenio* en el 94, insignia de don Gabriel de Aristizábal cuando, el mencionado año, expulsaron a los nuestros de Haití tomando Guarico y Fuerte Delfín. El teniente Novales, como era lógico, no podía soportar lo que acababa de escuchar de mi amo, pero, amparándose tal vez en el escaso conocimiento de nuestro idioma para seguir el juicioso dictado de la prudencia, hizo, entre los suyos, como que no se había enterado, a pesar de que en sus ojos podía leerse lo contrario, y el ardor de sus años mozos le impelía a dar justa réplica al señor De Nemours. Fue tal vez para desagraviar al español que le inquirí a este:

—Disculpad, señoría, por la escasez de mis conocimientos en comparación a la vastedad de los vuestros, pero ¿no es cierto que nuestros reyes solo ocupan el trono español apenas hace un siglo?

De Nemours me dio unas palmaditas en el hombro antes de responder cortésmente:

—Bien dices, querido Jacques, que es mucho más lo que desconoces que lo que sabes; algo normal a tu edad. Mas no debes preocuparte; se trata de enfermedad que tiene cura.

Adivinando mi consideración hacia Novales, o tal vez intimidado por la feroz mirada de este, me tomó del brazo y, mientras limpiaba su pipa de maíz sacudiéndola por encima de la batayola, guio nuestros pasos hacia la escala por la que se descendía al combés. Por ella abandonamos el alcázar, descubriéndose ante nuestros ojos la timonera, donde dos hercúleos marineros que manejaban la rueda y un pilotín nos miraron con no demasiada simpatía; así que seguimos hacia proa, cruzándonos con varias brigadas de gavieros y juaneteros que, supervisados por los contramaestres de guardia, se disponían a cargar velas en previsión de la noche, a pesar de que el viento había moderado con el declinar del día. Como habíamos aprendido los días de mar precedentes, en los buques españoles se prefería que un inesperado amaine enlenteciera la marcha nocturna a que una brusca e inesperada acometida eólica de madrugada sorprendiera al buque pasado de trapo. Según los oficiales españoles, en los navíos británicos —siempre pendientes de no perder un minuto— no se tenían estas consideraciones, y por ello no era raro que sus buques amanecieran con uno o varios mastelerillos abatidos, como frecuentemente les sucedía en el golfo de León, cuyo lecho marino, bromeaban, debía estar alfombrado de restos de arboladura ingleses. De Nemours, cómodamente instalado ahora junto al cabillero de la mesa de guarnición, rellenó su pipa e inició el ritual de prenderla. Satisfecho con la aspiración de las primeras caladas, exhaló una densa nube de humo antes de preguntar:

—¿Sabes quién fue Carlomagno?

Por descontado, respondí con vehemencia. Desde la escuela elemental cualquier francés sabe quién fue el rey de los francos, coronado emperador por el papa León III el día de Navidad del año 800. Imperturbable, mi maestro prosiguió su interrogatorio:

—¿Conoces o has oído hablar de las tierras de Borgoña, vecinas de la Ile de France y regadas por los cursos del Loira y el Saone, donde se hallan el Cote D’Or y el valle de este último, ricos en viñedos?

Quién no ha oído hablar de la Borgoña, me dije, y su capital, Dijon, de la que procedía una rama lejana de mi familia materna. De Nemours pareció sorprenderse al oírlo.

—Entonces —dijo enigmático— has de saber que tienes ilustres paisanos.

Antes de continuar, dio una intensa sorbida a su pipa y, arrebujándose mientras cruzaba los brazos, comentó con aire pedagógico:

—Mucho antes de ser proclamado emperador, en el año 771, Carlomagno se anexionó la Borgoña, donde vivían pueblos burgundios, germanos y romanos; tras la muerte del emperador, la Borgoña fue propiedad de diversos señores, hasta caer en el siglo XIV en manos de la familia Valois. Desde este feudo se podía competir por el trono de Francia; así lo hicieron Felipe el Atrevido, Juan Sin Miedo, Felipe el Bueno y Carlos el Temerario, que se dejó la vida en 1477 ante los muros de Nancy; entonces Luis XI la Araña, que se había refugiado en la corte borgoñona huyendo de su padre, se la anexionó, aunque tuvo que repartir territorio con Maximiliano de Austria, que se había casado con la hija del Temerario, María de Borgoña, y sería por su parte elegido emperador, es decir, rey de Romanos, en 1493.

—Disculpad, señoría —le dije, contrito—, pero me he perdido.

De Nemours hizo como que espantaba moscas con la mano.

—Lo importante, Jacques, es que te quedes con que, a finales del siglo XV, el emperador de Austria poseía partes de la Borgoña por herencia de su esposa. La parte más valiosa, y que, a su vez, heredarían sus hijos, era el Franco Condado. ¿Empiezas ahora a comprender?

—Creo que sí, maestro —mentí—, pero continuad, por favor.

—Has de saber que Maximiliano tuvo de María un príncipe espléndido, un verdadero buen mozo, el que llamaron Felipe el Hermoso. A su debido tiempo —principios del siglo XVI— casó con la princesa Juana de Castilla, hija primogénita y heredera de los Reyes Católicos de España; una España que emergía plena de promesas tras el descubrimiento de América por Cristóbal Colón, pocos años atrás.

—Mis disculpas, señoría —reiteré—, pero no entiendo dónde vamos a parar.

—Muy sencillo, jovencito —reprochó De Nemours levemente contrariado —, si reflexionas un poco sobre lo que te he dicho.

Me miró entonces, expectante.

—Felipe casó con Juana —aventuré.

—Eso es —animó mi maestro esperanzado—. ¿Nada más? —preguntó al fin. Ante mi silencio, no sin cierta contrariedad, argumentó—: ¿No ves que, a

la muerte de Isabel la Católica, Juana fue reina de Castilla y, por lo tanto, también Felipe: Felipe I de España?

—¡Un rey francés! —comprendí al fin.

—Eso es —corroboró mi maestro e instructor, aliviado, añadiendo—: Y no fue el único.

Arqueó las cejas fumando ahora la pipa con fruición, no sin cierto aire misterioso. Al fin había conseguido interesarme por la historia de los reyes españoles. ¡Felipe de Anjou no había sido el primero procedente de Francia!

—Tampoco lo fue Felipe el Hermoso —dijo ahora De Nemours, repentinamente iluminado por el sol posándose sobre el horizonte, por el través de estribor del *Europa*—. ¡Qué bonito atardecer! —exclamó con tono alegre y enaltecedor, añadiendo—: Creo que mañana tendremos un día excelente camino del ecuador.

—¿Hubo más reyes franceses? —le pregunté, haciendo, como se suele hacer cuando uno es joven, y sabe que delante de sí habrá multitud de días, por lo que la belleza de un atardecer más carece de importancia. Pero las historias de mi maestro, sin embargo, me habían intrigado.

—Desde luego, desde luego —dijo De Nemours—. Lo que te he contado es solo el principio.

—Continuad pues —le animé.

Pero lo que se escuchó, en aquel momento, no fue la voz de mi instructor, sino las campanadas que anunciaban el cambio de guardia a bordo del *Europa*; a lo lejos, como las de una remota iglesia, sonaron en la noche tropical los tañidos del *San Pedro*, e incluso parecía llegar hasta nosotros, débilmente, el sonido de las campanas de las fragatas. Noche de paz, pensé, tal vez inspirado por la proximidad de las fiestas navideñas. De Nemours, ahora curiosamente pacificado por la llegada de la oscuridad, acabó su pipa y se acercó a la borda para limpiarla; un tropel de marineros bajaban de la arboladura por los flechastes para desaparecer con el rumor de sus pies desnudos y ásperos por la escala del pozo del combés, urgidos sin duda alguna por la promesa de una suculenta pitanza. Por mi parte, esperaba con ansiedad otro tipo de alimento, el que habrían de proporcionarme los conocimientos de mi maestro, el señor De Nemours:

—Sigamos, pues, tal como pides, aunque espero que los señores oficiales no se molesten si llego tarde a la cena.

El señor De Nemours, teniendo en cuenta su rango de asesor científico y su cualificación, era admitido en la cámara de la oficialidad, bajo el salón principal del alcázar, donde tenía sus habitáculos el almirante o jefe de

escuadra. Cuando este no estaba a bordo, ocupaba las dependencias el capitán del buque, pero, ahora, el comandante García del Postigo se veía obligado a compartir la camareta baja con sus oficiales… y el huésped francés. De esta suerte, cualquier tardanza, que con la oficialidad no tendría más importancia que la de un descuido —disculpable en un varón sabio y despistado como mi amo— se transformaba en un grosero desaire que, por alguna razón que ignoro, el señor De Nemours parecía siempre propicio a fomentar. Para mí, el hospedaje era mucho más incómodo y austero, el sollado de criados, pajes y camareros, muchos de ellos pilluelos ganapanes que invertían el día en estúpidas disputas y diatribas por fútiles motivos; la comida no era buena (ingeríamos fundamentalmente sobras procedentes de las cubiertas superiores, aderezadas con «menestra» —que es como los españoles conocen al arroz, las habas y los garbanzos— algo de galleta, sardina salada y, los días especiales como el domingo, tocino con pan). Mas no podíamos quejarnos, pues, al decir de todos, peor se comía en el resto del sollado y en ambas baterías, pues el aprovisionamiento de los buques para la expedición había estado lejos de ser perfecto los últimos días en Cádiz. Así que toda la marinería, como los criados y pajes con los que compartía alojamiento, soñaban con los frutos tropicales de las selvas brasileñas, el sabroso aroma de la ganadería de las pampas o la frescura y sustanciosidad del pescado obtenido frente al cabo San Antonio, Maldonado o Bahía Blanca. Por lo demás, permanecer en guardia ante bromas pesadas, desafueros y malas intenciones de mis compañeros de catre acabó por ser reflejo que, cuando acababa por despertar mi mal humor, volvía a los agresores en dianas y víctimas propiciatorias ya que a casi todos superaba en edad, habiendo rebasado la adolescencia cuando ellos apenas estaban internándose en ella y el bozo no había dado aún señales de querer aparecer sobre sus labios y mejillas.

—Felipe el Hermoso, borgoñón hasta la médula como vástago de borgoñona —inició su discurso mi maestro, inspirado— llegó a España para hacerse cargo de la corona de Castilla, vacante por el fallecimiento de su suegra Isabel desde 1506. Le acompañaba la absorbente reina Juana, con un niño de apenas seis años, venido al mundo en Gante con el alborear del siglo; la reina tuvo necesidad y, estando en el excusado, se alivió de este hijo, destinado a ser rey del mundo.

—Perdón, señoría —interrumpí— habéis dicho…

—Que vino al mundo en la letrina, sí; o en lo que más se le pareciera en palacio, que poco importa, pues lo importante, querido Jacques, es la lección

de humildad, esto es, que varón que tan alto había de llegar iniciara su andadura tan bajo.

—Cierto es —reconocí impresionado.

—Este sería el gran rey, segundo monarca francés de la época y borgoñón, de España e Indias, don Carlos I. Pero antes te he de contar la breve historia de su padre Felipe.

—Primer rey —afirmé.

—¡No! —negó él—. Aún no. Restaba aún, vivo y coleando, el abuelo de Carlos, tal vez el mejor y más astuto monarca que haya tenido jamás algún país (o así lo entendió Maquiavelo, que escribió, inspirándose en él, el celebrado texto de *El Príncipe*), Fernando de Aragón, marido de la difunta Isabel, padre de la impulsiva Juana y suegro, por lo tanto, de Felipe el Hermoso. Inteligente, e indeciso, Felipe nunca supo por dónde andaba el viejo zorro de Fernando; este nunca estorbó al Hermoso ni a su hija, pero tampoco los dejó hacer, manteniéndose siempre atento pero en la sombra, en un discreto segundo plano. Así pudo ver cómo Felipe, desengañado de su esposa —la reina Juana era vehemente en exceso, celosa como villana e indecorosa, hasta el punto de que se llegó a dudar de su cordura— iba de banquete en banquete y de dama en dama, así que, según los que le acompañaban: «así va todo como va». Puso en puestos principales a sus amigos y cortesanos neerlandeses y borgoñones, lo que, como cabía esperar, desengañó por completo a sus súbditos, los atávicos castellanos. Quédate con este hecho, Jacques, pues, como si la vida se repitiera periódicamente —lo hace a veces — Carlos, su hijo, repetiría casi exactamente esta ejecutoria diez años después.

—Pero ¿qué había sido de Felipe y Juana?

El rostro de mi maestro tomó entonces un gesto de resignada fatalidad. La noche nos había envuelto en la oscuridad en un plazo que se me antojó muy breve. Las potentes bujías de las lámparas del *Europa*, brillando en los compartimentos, los lujosos salones del alcázar, el cuarto de derrota, la timonera y el pozo del combés, anulaban casi cualquier posibilidad de visión del exterior; a pesar de todo, como la noche no era lóbrega, podían distinguirse a lo lejos las luminarias de los otros buques, que nos hacían sentir acompañados. La noche, afortunadamente, daba la impresión de ser tranquila.

—No tuvieron suerte —afirmó De Nemours, chasqueando la lengua—. Después de muchos desmanes, tal vez a causa de ellos, Felipe el Hermoso murió un año después de llegar a España. Juana, desesperada, instintivamente acentuó su desequilibrio, lo que llevó a apartarla por considerar que había

perdido la razón. El viejo zorro Fernando siguió en el trono hasta su muerte, en 1516, dejando la regencia a un cardenal, que llamó a Carlos, y su hermano Fernando, para ocupar el trono.

—Entonces…

—Se repitió la función, tal como te dije antes, Jacques. Con apenas diecisiete años, Carlos I de España desembarcó en una aldea asturiana, arropado por su séquito, entre los que estaba su preceptor, Adriano de Utrecht (designado por su abuelo paterno, el emperador Maximiliano) y Guillermo de Croy, señor de Chièvres, al que hizo famoso un dicho que le retrata por completo: «Sálveos Dios, ducado de a dos, que *monsieur* de Xevres se topó con vos». ¿Lo entiendes? Le hablan a la moneda, advirtiéndole de que evite un encuentro con este cortesano y colaborador de Carlos.

Reímos ambos con ganas.

—Sálveos Dios —dije maravillado.

—Sálveos Dios —me respondió mi maestro divertido.

—Sálveos Dios —nos pareció a ambos escuchar. ¿Sería el eco?

—Carlos —dijo el señor De Nemours para terminar— visitó a su madre en Tordesillas, tomó las riendas del reino en Valladolid y luego viajó a Barcelona, para tratar de hacerse con el título de emperador que acababa de dejar vacante Maximiliano por defunción. Lo compró con la ayuda del banquero Fugger. Pero ya antes, en 1518, había firmado, casi desde la cima de medio mundo, las capitulaciones para descubrir el otro medio.

—¿Cómo fue ese prodigio, señoría?

Mi maestro parecía cansado; viendo que el mayordomo del comandante García del Postigo se aproximaba en la oscuridad, me dijo:

—Creo que tendrá que esperar para otro momento, querido Jacques.

—¡Por el amor de Dios! —rogó el mayordomo apurado— tengo que rogaros, *monsieur* De Nemours, que acudáis a ocupar vuestro puesto en la camareta, pues la cena está servida, y el comandante echa chispas; sabéis que no le gusta esperar.

Mi maestro sonrió sardónico, pero sus palabras no acompañaron su actitud:

—Ofrecedle mis más sentidas disculpas. Iré inmediatamente.

Haciendo una expresión resignada, que quería decir «hasta mañana», mi amo se despidió siguiendo los pasos del mayordomo. Pero, antes, exclamó al cielo:

—Y era francés.

Dejándome luego solo en la oscuridad de la cubierta. Como no sentía grandes ganas de comer, y la perspectiva de lo que me esperaba en el sollado tampoco era de mi agrado en exceso, decidí prorrogar mi estancia en cubierta; no era una buena decisión. Las noches de mar, aun tropicales, son frías, mucho más para el que las vela quieto, sin realizar ejercicio o tarea alguna. El sollado, aun maloliente e incómodo el camastro de paja lleno de piojos, con el ambiente amenizado por los ronquidos de algún compañero, acaba siendo siempre, por difícil que resulte creerlo, la mejor solución. No obstante, había algo en la noche, la paz de una navegación estable, el tibio céfiro que acariciaba el rostro, o puede que el inusual silencio imperante en la cubierta —¿sugeriría algún misterio?— que tentaba a permanecer recapacitando en silencio sobre todo lo que mi maestro había contado. ¡Cuán profundos eran sus conocimientos!, me dije una vez más, extasiado.

Volví a la realidad. ¿Me engañarían mis oídos? Pardiez ¿no estaba escuchando algo parecido a la respiración de un animal, puede que un dragón surgido del fuego del averno? Ansioso, inquieto, con estrépito, aquel jadeo perentorio acabó por envolverme haciéndome sentir un brusco arrebato de pánico. Al fin, el monstruo salió de las tinieblas, como no podía ser de otra manera: un enorme perrazo de aguas negro como el betún corría solo y a su antojo por cubierta, deteniéndose ante mi persona para olfatearla a conciencia; satisfecho, al parecer, con el examen, lamió luego con franqueza y fruición mi mano diestra, que no me atrevía a retirar. Fue entonces cuando escuché la llamada:

—¡Tiba! ¡Tiba! —llamó una voz desde el pozo del combés. Emergió entonces de aquel lugar el más peculiar individuo que había visto yo hasta entonces; peculiaridades, no es menos cierto, en las que los tipos españoles resultan maestros consumados, como si para cada uno de ellos, esfuerzo infinito, se hubiera roto el molde del anterior y construido otro. Describiré como pueda al inquisidor del can: la su cabeza era redonda, y enorme, efecto incrementado por una cabellera salvaje e inabordable para el peine, radialmente expandida y de color indefinido entre el ceniza, castaño y cano; la nariz, como el codaste de un barco, no parecía sino esperar la pala del timón y sus machos, para los que tenía sendos agujeros, a fin de contar con algo que pudiera dar rumbo y derrota a aquella figura por lo demás enjuta, balbuceante y desabrida, que avanzaba dando tumbos aparentando ir a chocar o caerse contra algo. Cuando estuvo algo más cerca, aprecié que su cuerpo y vergüenzas estaban cubiertas tan solo con harapos, de los que emergían mugrientos manos y pies, cual sarmientos de un ramillete de hinojos. Pero lo

más impresionante eran sus ojos, cuencas inmensas y cadavéricas rellenas de globos oculares estremecedoramente blancos que parecían ir a desprenderse de su lugar cayéndose por falta de sujeción. Aquellas esferas brillantes y espeluznantes movíanse al compás como parejas de baile al son de las diminutas pupilas, capaces, no obstante, de clavar y taladrar a quien pudieran dirigirse.

—Monseñor —dijo el individuo con voz exageradamente sumisa; luego me enteré que confundía el cargo eclesiástico con el *monsieur* francés—. ¿No habrá visto vuecencia a un perro por estas partes? ¡Tiba! —rugió, como si no pudiera haber en el mundo cosa más lógica que ese nombre. Le respondí algo intimidado, en mi idioma:

—No le comprendo, señor.

—¿Comprar pan, monseñor? Y *¿pa* qué quiere un gabacho comprar pan aquí, si los españoles se lo regalan? ¡Ay, bribón! —gritó luego, dando un manotazo que habría partido una nuez sobre la cabeza en concha del perro—. ¡Con que aquí estabas! Molestando al monseñor.

El perrazo se deshizo en baberío, fiestas a su dueño y contundentes golpes de rabo, que, como un plumero, dispensaba a diestro y siniestro, completamente al azar. Comprendiendo al fin que estaba viéndome acosado por las aparatosas demostraciones caninas, agarró al animal del collar —un pedazo de maroma, si mal no recuerdo— y lo condujo diestro a la escala del pozo, por donde su sombra oscura y peluda desapareció. Deshecho de él, el individuo harapiento tomó ciertos y artificiosos aires de respetabilidad, moderó el tono de su lengua, y, afrontándome, dijo:

—Monseñor de la Francia, joven *gentile*, permitid ante todo que me represente: mi nombre es Munificio, Antón Munificio, y soy en este barco *Europa* de la Real Armada de nuestro buen rey Carlos, y el malo y sinvergüenza de Godoy, Príncipe de las Tinieblas, uno de los más respetados suboficiales.

Procuré responder con educación:

—Mi nombre, caballero, es Jacques Pirou, y soy ayudante del señor científico del navío, *monsieur* Jean de Nemours.

—¿El mago? —inquirió Munificio, complacido, intuyo que por el trato de «caballero», que mi audacia juvenil le había otorgado sin ser tal vez digno de él. Abrió los ojos saltones, y su blanco resaltó hasta el punto que llegué a alarmarme. Había llamado mago, *magicien*, al señor De Nemours; en efecto, algo así me había parecido escuchar entre rumores de sollado.

—Sí, señor Munific —reconocí, pues no había entendido bien su apellido; a él no pareció desagradarle, aunque hube de aclarar:

—Pero el señor De Nemours no es mago, sino un ilustre científico.

—¿Cómo?

—*Savant*. Un sabio.

—¡Ah! —corroboró entrecerrando cómplice los párpados—. Pero un sabio, monseñor ¿no es un mago?

—Puede que sí, aunque no todos los magos son sabios.

Quedó divertido por mi ingeniosa respuesta, tal vez buscando en su magín un nuevo juego de palabras con el que responder. La prospección debió obtener nulos resultados, pues se tomó largo rato, y, al fin, cómplice, se me acercó precedido de una espantosa vaharada de olor a pescado, sudor y brea.

—Vuestro amo —inquirió—, ¿tiene poderes?

Había hecho esta pregunta confidencialmente, un ojo muy abierto y el otro entrecerrado, mientras posaba un mugriento dedo sobre el tajo devastado del labio, forrado de infinitas cárcavas como el terraplén de un camino:

—¿Poderes? —inquirí.

—¿Puede volar, por ejemplo?

—Oh, no —le respondí y pareció aliviado. Entonces, armándose de coraje, se atrevió por fin a preguntar lo que intuí motivo de nuestra breve conversación:

—Dicen que puede adivinar el tiempo.

Quedando luego a la espera de ver cómo reaccionaba.

—Bueno, es cierto —reconocí—, pero no lo hace por poderes, sino con un aparato.

La existencia de un instrumento al efecto pareció despertar súbitamente su atención; sus ojos volvieron a abrirse como dos ventanas.

—¿Un aparato? ¿Existe tal ingenio?

—Oh, sí. Se llama barómetro.

Presa del interés, prosiguió con ansiedad:

—Decidme ¿conocéis el principio de semejante artefacto?

—Sí señor —respondí—, sencillamente, la diferencia de presiones.

—Así que la diferencia de presiones —dijo moviendo la cabeza con aire afirmativo y de haber comprendido, aun cuando fuera evidente lo contrario. Se hacía tarde, y pronto debería retirarme si no quería buscar un disgusto en el sollado; traté de hacérselo saber:

—Está bien, está bien, monseñor —dijo con amabilidad—, pero habéis de saber que un personaje culto y de grandes conocimientos como vos podría

combatir el aburrimiento y la soledad ocasional en círculos y reuniones de personas ilustres que viajan a bordo de este barco.

Creí ingenuamente en su palabra:

—¿Existen tales reuniones?

—Oh, sí, señor —respondió sin duda contento de ver su cebo premiado con una hermosa pieza—, pero habéis de guardarme secreto y confidencia respecto a vuestro maestro y los señores oficiales.

Picado por la curiosidad de tales reuniones secretas, le aseguré que mis labios estaban sellados al efecto.

—No dudo de vuestra palabra, monseñor —dijo— y de que la cumpliréis fielmente. Las reuniones son en el castillo de proa, a la sombra del trinquete, sobre las cinco de la mañana, todos los días salvo vísperas y fiestas de guardar. Estaremos muy gustosos de contar con vuestra presencia.

Halagado con tales consideraciones, le aseguré que acudiría. Entonces, el estrafalario personaje se despidió con una cómica reverencia, confirmando en su saludo lo que yo ya sospechaba, antes de desaparecer por el pozo del combés.

—*A deu*, adiós, monseñor. Que tengáis una buena noche. ¡Sálveos Dios!

El muy granuja había estado escuchando.

2
EL CUARTO DEL MAGO

A bordo de un navío, normalmente, para el rango común de los mortales prescindibles (es decir, el batallón de grumetes), los menos prescindibles —pajes, criados y camareros— y aquellos, por último, de los que de ninguna manera se puede prescindir, como los despenseros, servidores del pañol de las pólvoras o santabárbara, camilleros y barberos, el jefe de la escuadra es mucho más que un oficial superior o un *monsieur*. Si un capitán de un barco es su cabeza, el juez que imparte justicia, pastor de su rebaño y padre de la dotación, el jefe de escuadra, como cimera u orla sagrada, queda por encima de aquel, y, estando el navío navegando, su autoridad y naturaleza solo quedan por debajo del mismo Dios. Jamás podría pensar un marinero raso o un servidor ser tenido en cuenta por tan elevado personaje, menos escuchar su voz y muy difícil columbrar, entre la multitud de oficiales del alcázar, los contornos de su figura, el brillo de sus galones y condecoraciones o los casi remotos rasgos de su rostro.

No obstante para mí, como para el señor De Nemours, la situación era bien distinta, prácticamente de privilegiados, pues el camarote donde se había dispuesto el barómetro, y se guardaban cronómetro y termómetros, era contiguo a las amplias habitaciones del alcázar de popa, lo que implicaba una proximidad casi familiar con los alojamientos del jefe de escuadra. Aun así, este hubiera podido recluirse en su amplio apartamento a salvo de nuestra presencia; mas nada más lejos del jefe de la escuadra española del Pacífico, que, preocupado y entendido por la navegación y el pilotaje, no dudaba en violar los sagrados dominios del señor De Nemours y un servidor, el llamado «cuarto del mago», para utilizar los instrumentos, familiarizarse con su mantenimiento e ir habilitándose —cada vez con mayor destreza— en las lecturas y tomas de datos en compañía del oficial de derrota, don Baltasar Arcos, el primer oficial, don Joaquín de Ayora e incluso el propio comandante del buque, don Isidoro García del Postigo.

Esta afortunada casualidad permitió que, a lo largo de todo el viaje, me honrara con la presencia del prócer que nos mandaba, escuchando sus opiniones, y pudiera espiar sus gestos, actitudes y reacciones; en suma, fuera trabando respetuoso conocimiento con el hombre que habitaba bajo las rigideces del cargo, la púrpura de su autoridad y los adornos del uniforme. Don Ignacio María de Álava era, ante todo, un veterano marino de inmenso prestigio entre la dotación; no en vano, durante el último asedio de Gibraltar, había mandado la fragata *Santa Bárbara* poniendo a raya el tráfico inglés con el Peñón, acosándolo con numerosas capturas y destacándose en no pocos lances y avatares guerreros. Pero, por encima de su prestigio, al cabo de los casi ocho años que tuve el privilegio de su compañía acabé por ver en él a uno de los anónimos y centenares de varones que naciones como Francia y España tienen la suerte de proveer, pues, aunque engolados historiadores y panegiristas regios suelen olvidarse de ellos para centrar su atención en el brillo del monarca o la privanza del valido o ministro de turno (mientras el resto de la corte se arroja en brazos de la inmoralidad, la orgía o la simple y chabacana corruptela), son ellos los que, pilares recios, en su honestidad, honradez y clarividencia inquebrantable tanto valen para sostener la hacienda, correr ríos del viñedo, hacer próspero y fecundo el ganado, interesante el comercio, bravo el regimiento y dócil, robusto y bien aparejado el buque. Varones que toda dama honesta desea como maridos, la doncella bien parida como padres y el mozo arrojado a la vida agradece infinito como guía, mentor o maestro que le proteja y guíe; que monarca con buena intención necesita por decenas, aunque luego no los soporte, y que patria, en suma, que desea serlo y no caer en manos de pelagatos que se dicen los que mandan, ha de rogar a Dios que aparezcan, aun debajo de las piedras, para, después de arrojarse a sus pies, tengan a bien sacarla del estropicio.

Hombres así, les insisto, no requieren apariencia, ser bellos, esbeltos o de cutis suave, de gusto por escuchar la propia voz o ansiosos siempre de congraciarse o adquirir dudosos méritos. Nada de esto necesitan, pues su belleza es su precio, su autoridad la que habla por ellos y su mérito, el que a diario les sobra, e incluso incomoda que alguien se lo recuerde. Seres, sin duda, para olvidar por sociedades vacuas, hueras, vacías, de cabeza de chorlito, pasión por lo que ven sus ojos y valor por lo que sale del culo, hasta recitar como loros que tales hombres no existen. Mentira, señores; que yo los he visto.

Discúlpenme la digresión; continuando el personaje, no era bello don Ignacio, mas no feo, sino recio. Alto, ni por lo bajo, aun cuando pareciera

menor emparejado con la talla enjuta del señor De Nemours; y gordo, más que delgado, aun sin excesos. Las inmensas patillas a la moda no le hacían justicia al rostro lampiño. Campechano, más que severo, serio aun entrañable, y preocupado perpetuo por la salud de su gente; bajo el bao la tripulación le reconocía por el apodo del Terrible. Durante largo tiempo me hice la interrogación de dónde procedería tal apodo a un carácter que, aun indomable, estaba lejos de causar el terror en sus filas. Lo supe mucho después porque, a bordo de un barco —y más de la Real Armada— mentar a Dios, a la Virgen su madre, al rey o al almirante es casi delito de muerte, y más si el imprudente carece de cargo alguno y es, por tanto, propicio a palos, latigazos, estacazos y castigos por no a cosas peores o contra natura, que de todo hay, ¡ay! bajo el sollado. El apodo de Terrible le venía a don Ignacio por el primer buque en que estuvo, un legendario navío construido por el maestro don Eduardo Bryant en Cartagena mediado el siglo, donde el ahora nuestro jefe de escuadra se estrenó como guardiamarina. Este buque se había distinguido peleando en la vanguardia, con los nuestros, en el cabo del Espartel, y aún le esperaba, diez años después de partir la expedición, un último combate aliado con nosotros, el de Finisterre en 1805, donde se batió ventajosamente con el navío británico *Ayax*; de tal suerte que la admiración por el Terrible, al que el marqués de la Ensenada quiso protegido bajo la advocación del apóstol San Pablo —turco de Tarso—, era cosa común en las cubiertas y baterías de los buques de la Real Armada, contribuyendo el apodo a reforzar el prestigio ya bien consolidado de aquel que nos mandaba.

Recuerdo la primera vez que don Ignacio y todo el cuadro de mando del *Europa*, los oficiales, siguiéndole en orden como patitos, entraron en el «cuarto del mago» a trabar conocimiento con los aparatos. Embarazado y en mangas de camisa por mayor comodidad en sus innumerables tareas, el señor De Nemours había visto venir la ilustre comitiva con evidente gesto de desagrado, aun cuando procurara componer el gesto ante la presencia del jefe de escuadra; igualmente, en aquella primera instancia de conocimiento, fue curioso comprobar las actitudes de cada uno de los oficiales del buque, así como la de Álava y el señor De Nemours respecto de ellos y entre ellos mismos. Don Ignacio inquiría y esperaba las respuestas de mi amo escrutando distanciado y respetuoso, ambas manos a la espalda, sin hacer públicas sus impresiones ni sentar dogma en sentido alguno. Holgado por tan amable trato, mi maestro se esforzaba en contestar de forma breve y muy precisa, salvando los obstáculos que el idioma pudiera representar. Tan solo el capitán Del Postigo se atrevía a formular ocasionales consideraciones; los tres oficiales

menores, y el piloto Arcos, permanecían mudos como tumbas, aun cuando fueran muy diferentes las poses: hermético e impenetrable el primer oficial, Ayora. Jovial e interesado el segundo, Merino. Deseando evidentemente poder participar, pero conteniéndose, el joven tercero, señor Novales; y con evidente contrariedad ante lo que oía, pero tascando freno de su insolencia en última instancia, el veterano piloto, señor Arcos, que daba no obstante la impresión de no lograr terminar la entrevista sin interponer sus cuitas.

Concluso el pormenorizado examen de los tubos, líquidos y serpentines del barómetro Dolland, que se había instalado, con gran trabajo de un mañoso carpintero supervisado por mi señor, a la pared del mamparo, mi amo tomó una bella caja de marroquinería barnizada colocándola, algo teatralmente, sobre la mesa; hízose el silencio en el auditorio, mientras Novales, lanzándome un vistazo, me pareció inquirir sobre el particular, a lo que no pude responder. Abrió el señor De Nemours la caja, y en su acolchado fondo apareció un objeto más propio de platero o joyería que de la burda rutina marinera consuetudinaria imperante en el *Europa*.

—Se trata de un Le Roy ¿no es cierto? —preguntó Álava.

—En efecto, señoría —replicó mi amo añadiendo—: Es una réplica mejorada del H5 del señor Harrison, con rueda catalina bimetálica de acero y latón.

—¿Puedo? —inquirió el jefe de escuadra.

—Por favor.

Con un cuidado infinito, casi supersticioso, don Ignacio tomó en su mano el pequeño cronómetro, asegurando antes a su muñeca la pequeña correa de cuero, para que no cayera. Vi en la mirada de mi maestro cómo le complacían tales consideraciones, y más por parte del mando jerárquico absoluto de la flota, lo que tendría un saludable efecto ejemplificador en el resto. Álava miró la hora, sonrió complacido y dijo al fin:

—¿Ven, señores? Esta pequeña maravilla conserva a la perfección la hora desde que salimos del puerto de Cádiz. Así pues, no tenemos más que restar este dato del que calcula diariamente el señor Arcos mediante tomas de la meridiana o alturas de astros para, multiplicando por los grados de una hora, conocer nuestra longitud exacta. ¿Entienden, señores?

El capitán Del Postigo contemplaba con arrobo aquel instrumento, lo mismo que si fuera mágico, un viático sagrado o el Santo Grial; el resto de sus hombres —salvo tal vez el primero, Ayora, y el recalcitrante Arcos— tampoco podían ocultar su admiración. Justificado estaba, desde luego; había que bucear en la noche de los tiempos para llegar a la intuición siquiera de la

cantidad de accidentes, siniestros, peligros, recelos e incertidumbres pasados por los marinos de todos los tiempos a causa de no poder determinar en modo alguno el díscolo e indomable parámetro, la longitud o avance en contra o a favor de la órbita del astro rey, el sol. Sin ir más lejos, ahí estaba, frente a mí, callado como un muerto pero con los ojos bien abiertos, Inocencio Novales, que días después me contaría la peripecia desgraciada del *San Pedro de Alcántara*, buque tesorero español que, procedente de El Callao, Valparaíso y Río de Janeiro con un fortunón de más de siete millones y medio en caudales al mando de don Manuel de Eguía, quiso recalar sobre el San Vicente una noche de febrero de 1786 (solo nueve años atrás) sin conocer su posición exacta, acabando por dar con su aparadura en tierra sobre la playa norte de Peniche, a sotavento de la península de Papoa, terrible accidente que abrió el navío como seccionado por una daga, quedando únicamente sobre las aguas y por largo tiempo, la toldilla con trescientos supervivientes. Fallecieron más de ciento cincuenta personas, entre ellos, ocho oficiales —incluido el segundo, Verdesoto— y no pocos pasajeros, seis de ellos mujeres, una de ellas con sus cuatro hijos.

A Novales le llegaron ecos de la tragedia cuando estaba destacado a bordo del *San Eugenio de Aristizábal* en la isla de Santo Domingo en el 94, formando parte de la división el navío *San Juan Bautista* del comandante Francisco Muñoz, precisamente el mismo que, al mando de la fragata *Colón* (exindiamen *Glatton*) acudiera a Peniche con permiso de los vecinos portugueses para hacerse cargo del naufragio y los supervivientes e iniciar la recuperación de los caudales. Don Francisco tuvo a gracia referir al almirante, en la cámara del *San Eugenio*, cómo se condujo en aquel desempeño, logrando, con ayuda de los buzos, extraer de los fondos y playas casi cinco millones de pesos antes de que llegara el verano, no obstante la presencia de merodeadores y tener que lamentar también la pérdida de la balandra *Vencejo* del capitán Mendoza y otro centenar de muertos, viéndose obligada la flotilla de rescate a cargo de Muñoz a refugiarse en Vigo varias veces durante las operaciones. No obstante las dificultades, perseveró Muñoz en los trabajos, llegando a la práctica recuperación de siete millones, que se trasladaron a Cádiz. Logró así don Francisco, hermano de don Tomás (creador de la corbeta *Descubierta* de Malaspina) gran prestigio y el merecido ascenso. Mas durante aquella breve e inicial visita al «cuarto del mago» por parte de la plana mayor del *Europa* nada sabía aún, pobre ayudante extranjero e imberbe, de tan dramáticas circunstancias vividas por la Real Armada; para el tema del reloj, la situación y la longitud solía ponerse como ejemplo de accidente por

carecer de estos la pérdida, en octubre de 1707, de la flotilla del almirante Cloudesley Shovell contra las islas Scilly o Sorlingas; este personaje fue uno de los que cooperó con Rooke en el infausto ataque de los galeones de Vigo en 1702, donde una completa flota nuestra —la del almirante Chateaurenault, con catorce navíos— resultó destruida. Así que si Shovell se perdió por falta de cronómetro, ya lo fuera por eso o por tener vacío el pañol del pan, que, en lo que a nosotros respecta, bien perdido estaba.

Para desagrado del jefe de escuadra, y también de mi maestro, no terminó la visita sin que se cernieran negros nubarrones de polémica en el «cuarto del mago»; así son los españoles, propensos a ensalzar sus méritos pero más aún a entregarse en cuerpo y alma a la discusión de a quién han de corresponder. El origen no fue otro que el veterano piloto, señor Arcos, superior de Talayón; una vez atenuada la sorpresa inicial por el reloj Le Roy, Arcos pidió respetuosamente la palabra para emprender una encendida defensa del método para determinar la longitud según las órbitas lunares, perfeccionado por el alemán Tobías Mayer y el británico Flamsteed, astrónomo real. Según el piloto del *Europa*, las tablas lunares estaban ahora a disposición de cualquier marino.

—No es menos cierto, sin embargo —terció el oficial Ayora con un tono que no admitía discusión—, que el empleo de dicho método exige un experto matemático, que no puede resolver el problema en menos de cuatro horas.

—Eso es lo que siempre se dice —replicó Arcos, imprudente, añadiendo a continuación—: Pero con aplicación y esfuerzo, puedo asegurar que mis ayudantes y yo podemos simplificarlo, perfeccionándolo, en este viaje. Les recuerdo sin más lo que se decía del primer sextante, que sería inmanejable y mucho menos práctico que el cuadrante. Sin embargo…

Mientras Ayora fulminaba con la mirada al piloto —aparentaba ser un hombre autoritario, temible y orgulloso, presto a sacar el sable a la menor ofensa, como son algunos españoles— el capitán Del Postigo intervino para zanjar la cuestión:

—Señor Arcos, ténganos por bien seguros de su competencia en lo que le incumbe, pero nadie va a exigirle que se ponga al nivel de las grandes mentes matemáticas de nuestro tiempo. Limítese a hacer su trabajo.

La observación tajante y conciliatoria del comandante del *Europa*, lejos de alcanzar su objetivo de serenar los ánimos, pareció inflamarlos aún más; en especial, el señor Arcos, que sin poderse contener exclamó:

—Con todo respeto, señoría —se detuvo un momento, vacilante, para proseguir a continuación—: Creo que puedo desarrollar un método sencillo al

respecto, si se me permite intentarlo.

—Pero ¡qué soberbia intolerable! —dijo, indignado, el primer oficial.

—¡Señores! ¡Señores! Haya paz —ordenó finalmente el jefe de escuadra. Su voz contenía maravillosamente la autoridad, y el castigo inexorable al que se expondría aquel que osara desafiarla. Nadie lo hizo. Tras un largo instante de silencio, en que los ánimos hubieron de serenarse, Álava recuperó la palabra:

—No toleraré ningún tipo de polémica en lo referente al apartado de navegación de la escuadra; la consigna del almirantazgo es que empleemos los aparatos a nuestro alcance (barómetro, cronómetro y termómetro) y dar informe de su utilidad a la conclusión del viaje y las operaciones. Lo haremos, señores; no les quepa la menor duda. Aprovecharé, además, este momento para informarles de cuáles son mis intenciones para este negociado: tengo la firme voluntad de cortar la línea —se refería al ecuador— lo más al oeste que sea posible, incluso a 20° del meridiano de Cádiz, para evitar las calmas e inestabilidades generadas por la costa africana. Para ello, señores, haremos uso intensivo del reloj, que corregirá la estima. Antes de la línea, tengo planeado destacar la fragata *Pilar* del capitán Zapiain para que, navegando sobre una ortodrómica sur-suroeste (en la que seguiremos sus aguas con la escuadra) llegue antes que nosotros a la Gran Malvina y el acopio de reses y provisiones haya dado comienzo a nuestra llegada. El océano del sur lo navegaremos sin despegarnos una pulgada de este plan, señores. Quedan todos responsables de ello.

Dicho lo cual, y aparentemente molesto, abandonó el «cuarto del mago», seguido del capitán. Ayora y Arcos se encaraban y tentaban ahora como ciervos de berrea, no llegando uno a salir antes que el otro porque no llegara a pensarse que había dado su brazo a torcer. Merino y Novales, entre risueños y azorados, contemporizaban sin saber qué rumbo a tomar sería el más conveniente, hasta que intervino mi amo con firmeza y resolución:

—*Monsieurs*, por favor; hemos de continuar nuestro trabajo. Si nos disculpan…

—Desde luego, desde luego —replicó Ayora, como volviendo de un sitio muy lejano.

Tras un fulgurante vistazo sobre el piloto Arcos, cuyo significado podría ser «no creas que esto va a quedar así», el envarado primer oficial, componiendo la figura —las manos tras la espalda— abandonó el cuarto que albergaba los aparatos seguido de los oficiales menores, por orden, y, el último, el piloto. Arcos cerró la puerta, dejando tras sus pasos tan solo los de

los infantes de marina que custodiaban el camarote, como si fuera el del almirante. Lo que podía ser indicativo de la importancia que se nos concedía.

El señor De Nemours quedó largo rato silencioso, comprobando las densidades de los líquidos para el barómetro; en el rostro, sin embargo, se apreciaba su profunda contrariedad. Al fin, abrió la boca sin poder contenerse más:

—¡*Mon Dieu*! En la vida he visto nada igual. La plana mayor de oficiales ha estado a punto de pelearse entre sí. ¿Cómo se permite algo semejante? Pero ¿con quién nos hemos embarcado?

—Suerte, señoría —quise argumentar para aliviarle—, que el jefe de escuadra ha puesto orden en las filas.

—¡Ja! —respondió mi maestro divertido—. ¿No has visto cómo miraba los instrumentos tu jefe de escuadra? Como un palurdo. Exactamente igual. No sabía ni lo que tenía delante de sus narices.

El juicio de mi amo me pareció despectivo en exceso, pero no osé contradecirle. Preferí dejar pasar un poco el tiempo mientras limpiaba la mesa, para objetar a continuación:

—Sin embargo, parece gran marino. Tiene claros los propósitos y despejadas las ideas.

—Mi querido Jacques —dijo el señor De Nemours, adoptando un leve aire pedagógico—, una cosa es ser marino veterano y conocedor de su profesión (ya sabes que el señor Álava ha hecho largos viajes al Pacífico sudamericano y las islas Filipinas) y otra ser un gran marino como Duquesne o el gran e incomparable Tourville.

—Desde luego, señoría —reconocí, respuesta que pareció confortarlo. Sin embargo, un gusanillo de curiosidad había quedado horadando mi espíritu. Mientras cogía el lampazo de fregar el suelo e iniciaba la tarea como quien no quiere la cosa tuve a bien preguntar—: Perdón, señoría; si aun con adelantados aparatos como estos los marinos no pueden evitar agrias disputas ¿cómo fueron capaces de navegar tan lejos como lo hicieron cuando no disponían de ellos, ni tan siquiera un fiable instrumental?

—Bueno, el señor de Bouganville hizo la circunnavegación completa del globo con la *Bodeuse* basándolo todo en su buen entendimiento, conocimientos, prudencia y sentido común. También fue un gran marino, como a ti te gusta decir.

—Pero ¿no lo hizo hace poco? Creo que antes de la Revolución y la guerra de las Colonias.

—En 1766, exactamente.

—¿No hubo ningún otro antes? ¿Ningún gran marino francés?

Mi amo puso mala cara. No parecía gustarle el giro que tomaba la conversación.

—En circunnavegación —la vuelta completa al globo— los británicos. El primero fue *sir* Francis Drake. Antes, los holandeses y portugueses llegaron lejos, pero sin llegar a completarla.

—Y ¿antes?

Comprendió que le había pillado.

—¡Maldito golfillo! —dijo tirándome el paño con el que se secaba las manos—. Lo sabías ¿verdad?

—Sí, señor —reconocí sonriendo—, pero no conozco gran cosa de ello. ¿Podéis explicármelo?

—Deja eso y siéntate —ordenó acomodándose en la otra silla después de guardar la caja del cronómetro. Obedecí y comenzó:

—El hecho de la esfericidad de la Tierra es algo conocido desde tiempos muy antiguos. Lo afirmaba tanto la escuela pitagórica como la aristotélica; doscientos años antes de Cristo, Eratóstenes llegó a medir la longitud del ecuador (estimándolo en 6605 leguas o 19 811 millas náuticas), y Estrabón, en tiempos del Mesías, enunció que debía ser posible circunnavegar el globo a través de la mar. Ciento cincuenta años después, Ptolomeo, en su *Geografía* —traducida al latín siglos después— determinó el círculo terrestre en 15 308 millas.

—¿Y la medida anterior? —pregunté.

Mi maestro adoptó una resignada expresión.

—Querido Jacques, Eratóstenes tenía razón. Pero sucedió, como sucede a veces con la ciencia, que un hombre equivocado desautoriza a otro en lo cierto por motivos que se nos escapan, y el desacierto prospera y se instala mientras la verdad y su autor van diluyéndose, acabando por desaparecer en la noche de los tiempos. A este particular dislate se muestran especialmente propicias las épocas oscuras, en que la ciencia perece ante la fuerza, los libros ceden víctimas del fuego y el saber, sin ser apreciado, acaba por quedar hundido en el fango. Después que pasó la tormenta, emergieron presuntos sabios respaldando a Ptolomeo. Tal vez nunca oyeran hablar de Eratóstenes, o puede que lo ignoraran a propósito; nunca podremos saberlo. El caso es que este desafortunado equívoco dio lugar a una de las más garrafales equivocaciones de la historia, que pondría en peligro la vida de muchos exploradores.

—¿Cómo pudo ser? —pregunté aguzando la atención.

—Verás: en el siglo XIV, el obispo de Cambray, Pierre D'Ailly, en su *Imago mundi*, respaldó las tesis equivocadas: Ptolomeo prácticamente había colocado Asia donde se halla México, mientras que el obispo la alargó hacia el este reduciendo el tamaño del océano Atlántico. Colón se basó en estos primitivos mapas para respaldar sus tesis y conseguir financiación de los reyes de España. Murió pensando que, en sus cuatro viajes, había alcanzado las costas de Cipango. Pero la inmensa paradoja, la broma con la que el destino imprevisible y juguetón quiso reírse del más famoso descubridor de todos los tiempos, fue que, en realidad, había descubierto un inmenso continente que se extendía por meridiano, de norte a sur, sabiamente repartido con sus mayores extensiones en las áreas supratropicales —como moldeado por la mano del creador para la fecunda ocupación del hombre— interponiéndose tozudamente a sus designios y los de los reyes de España (que no eran otros que alcanzar las costas de Asia, para el comercio, y las islas Molucas o la Especiería por la «retaguardia» portuguesa para mermar la prosperidad asombrosa del vecino peninsular), extendiéndose, a continuación, el error que había separado a Eratóstenes de Ptolomeo, cuyo nombre, mudado a *Geografía*, no era otro que la extensión del océano Pacífico, conocido por los españoles —sus descubridores— como mar del Sur. ¿Entiendes ahora por qué tenían que ser ellos quienes superaran ambas dificultades?

—¡Claro! —Reconocí asombrado por la lúcida explicación del señor De Nemours—. Debían pasar a través de América y el Pacífico para llegar al sitio donde estaban haciéndose ricos sus competidores.

—En efecto, Jacques —replicó complacido—, pero el error histórico les perjudicaba a más no poder. No solo eso: los portugueses, viendo lo que se avecinaba, trataron de obstaculizar cuanto pudieron los designios hispanos. El papa intervino, y ambos bandos lo consideraron solvente y autorizado para repartir el mundo. Ya sabes: bienaventurados los humildes. La negociación empezó dejando para Portugal el Este, y para España el Oeste. A falta de meridiano de París, o de Cádiz, para hacer la división, se estableció uno cien leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, separando ambos dominios. La carrera de cada parte para apoderarse de su mitad del mundo había comenzado; sin embargo, se demostró que era más fácil dibujar en un pergamino que llevarlo a la realidad.

—Entre otras cosas, supongo, porque muchas de esas tierras ya tenían propietario previamente.

—Bueno —dijo mi amo golpeando el tablero de la mesa con la punta de los dedos—, el papa Alejandro VI lo tuvo en cuenta, especificando la

condición de que podrían apropiarse de cualquier tierra no ocupada por ningún otro príncipe cristiano antes de 1492. Pero los portugueses, siempre recelosos, siguieron intrigado, y poco después de culminar los españoles la primera vuelta al mundo de Magallanes-Elcano, lograron «mover» el meridiano de separación hacia el oeste, a 370 leguas de Cabo Verde. Esta es la razón de que Brasil forme hoy parte de Portugal.

—Pero los españoles ya habían superado las grandes dificultades: el continente, y el Pacífico. Además, volvieron.

De Nemours me observó, escrutándome. Luego dijo:

—Sí, pero todo el mérito no fue suyo. De hecho, inicialmente la primera circunnavegación se debe a una coincidencia: las aspiraciones de la corona española, encarnadas en el joven Carlos I, a punto de ser emperador —del que ya te hablé— y el hambre de gloria de un portugués, Magallanes, que se puso a su servicio.

—¿Tan buenos eran los portugueses?

—En aquella época, cuando el Papa dio el pistoletazo de salida, no solo eran buenos sino que eran únicos. Gracias a los esfuerzos del infante Enrique, hermano del rey Juan, que creó una academia náutica en Sagres (no lejos del cabo San Vicente), tenían los mejores pilotos, también los mejores barcos, que se lanzaron a la exploración para contrarrestar la ventaja de los españoles gracias a los esfuerzos de Colón. A mediados del siglo XV ya habían llegado a Cabo Verde. Veinte años después, sus naves cruzaron el equinoccio, y, por fin, en 1488, Bartolomeu Dias logró doblar el cabo de Buena Esperanza, aunque su tripulación, aterrada, le obligó a volver. Escucha lo que te digo, Jacques, porque es frase que tal vez en este viaje hayas de recordar más de una vez: el mundo lo descubrieron tres vascos, aunque solo uno era vascongado.

»Cinco años después de que Colón llegara a San Salvador, Vasco da Gama alcanzó Calicut, en la India, con tres naos, *Sao Gabriel*, *Sao Rafael* y *Bérrio*. Los portugueses acababan de descubrir la mina de oro del comercio de especias, la pimienta, la vainilla, el clavo, la nuez moscada, el jengibre y el incienso, que perfuman y aliñan las comidas y pueden conservarse durante años en un cajón sin que se estropeen. En su día, el explorador Marco Polo formó parte de una de las caravanas que, a través de la Ruta de la Seda, traían a los mercados de Venecia o Génova pequeños cargamentos de especias embalados en la India que se vendían a precios fabulosos, sobre todo en los mercados de los Países Bajos. Los descubrimientos de Vasco da Gama, y de los que le siguieron a comienzos del siglo XVI, Lopes de Sequeira, Afonso de

Alburquerque, Peres de Andrade y Fernando Mendes, abrieron por vía marítima el mercado de las especias llegando a Malaca, Sumatra y las islas Molucas, centro productor mundial de la especiería.

»En otras palabras, Jacques: se abría la posibilidad de embarcar de ochenta a cien toneladas de especias por nao y llevarlas a Europa, donde se pagaban por ellas auténticas fortunas. Todo el reino de Portugal recibió este inmenso aguinaldo caído del cielo, literalmente, el vellocino de oro. Pero, entretanto —ahora mi amo puso un tono interesante—, España no se había estado quieta, y otro Vasco, Núñez de Balboa, descubrió a partir de la infecta costa del Darién el extenso e inabordable mar del Sur.

—Pero ¿y el tercer vasco?

—Para eso, amigo, lo mejor será que te leas este libro.

Mi maestro se levantó, y tomó un volumen de la estantería donde lo mantenía en su lugar un guardamares. Leí en la portada *Diario de Francisco Antonio Pigafetta*.

—Creo que te agradará —añadió.

Sonaron en ese momento dos fuertes golpes en la puerta. Acudí a abrir, y apareció en ella el segundo oficial Merino; con rostro jovial, me dijo:

—El jefe de escuadra ha dado orden de tomar lectura de los aparatos cada cuatro horas.

—Adelante —dijo mi maestro irónico.

Merino miró los aparatos con evidente desorientación.

—Si fuerais tan amable de instruirme… —rogó con modestia.

De Nemours sonrió, no sin cierta holgada suficiencia, aunque hizo lo que se le pedía solícito y con precisión. Merino apuntó los datos en una libreta, dio las gracias con una reverencia y desapareció.

—Bien, Jacques —dijo mi maestro tras un instante de reflexión—. ¿Por dónde íbamos?

—Acababais de entregarme este libro.

—¡Ah! Sí. Encontrarás mucho de lo que te intriga en ese libro; pero no todo. Algunas cosas tendrás que hallarlas por ti mismo. En conclusión, solo decirte que España y Portugal se lanzaron a abrir los caminos del océano en una época en que Europa desfallecía, pues los mercados de Venecia languidecían desde que los turcos habían cortado la Ruta de la Seda, tomando Constantinopla en mayo de 1453. El centro de gravedad del comercio mudaba hacia Occidente.

Sin entender demasiado de estas últimas palabras que acababa de pronunciar mi amo, hojeé las páginas del libro, sintiendo como si una lejana

voz, la de un relamido italiano, comenzara a hablar con sus tonos cantarines. Rápidamente, sin embargo, mi mente cambió a otro asunto, dejando este para más adelante:

—Maestro ¿puedo haceros una pregunta?

—Por supuesto, querido Jacques.

La infinita capacidad de mi señor para pasar de una desabrida jactancia a una entrañable y paternal familiaridad nunca dejaba de sorprenderme. Animado por tan propicia disposición, inquirí:

—¿Creéis que los oficiales españoles se habrían peleado aquí, con tan frágiles instrumentos y en presencia del jefe de escuadra?

De Nemours reflexionó de nuevo un momento:

—No, Jacques. Me parece que otra característica de nuestros amigos es que gustan de desperdiciar grandes cantidades de pólvora en salvas. Perro ladrador… ya sabes.

Sonreí por la ocurrencia de mi maestro.

—Sin embargo, tal vez lo importante no sea lo que se dijo, es decir, la escena que presenciamos dentro de estos cuatro mamparos, sino lo que no se dijo —añadió.

Observándole en silencio, agucé el oído ante aquella nueva demostración de perspicacia de mi maestro. El tiempo, y todo lo que sucedió después, me llevaría a pensar si no sería cierto que estaba en posesión de ciertos y enigmáticos poderes. Sin llegar a acomodarse de nuevo, De Nemours reflexionaba acariciándose delicadamente la nariz con el dedo índice. Su hermosa coleta, de pelo ondulado y brillante, caía sobre la gruesa tela de la casaca.

—¿Sabes, mi buen Jacques? La pretensión del piloto no es la normal en un buque de guerra como este. Estos oficiales de derrota suelen proceder de la marina mercante, y, por mucho que se destaquen, no pueden ascender. ¿A qué viene intentar rivalizar con el cronómetro en presencia de Álava?

No supe responderle.

—Me temo, mi querido amigo, que el oficial Arcos guarda un as en la manga, y este es el conocimiento del método del señor Véron, astrónomo de Bouganville. Tal vez piense que, de esa forma, puede dejar en ridículo a los oficiales.

—¿De qué le serviría? —pregunté.

—Pues verás: si el cronómetro se perdiera o estropeara, él sería el único que podría calcular la longitud.

3
La Junta del Trinquete

De entre todas las cosas de este mundo que pueden alterar los nervios de un hombre bien templado están las estremecedoras y expectantes noches de encalmada de las latitudes ecuatoriales. Si alguien cree saber qué es, o cómo se articula —con peso grávido pero intocable— el auténtico silencio, no tiene más que dejarse sorprender en primera instancia por estos momentos en que la mar, lejos de haberse dormido, parece extinguirse lánguida fugándose por un misterioso agujero, dejando al navío suspendido, en el aire, a centenares de brazas del fangoso fondo de un océano que hubiera quedado al descubierto en un sitio perdido, ninguna parte, de la que fuera inmensa extensión húmeda precedente.

En tierra, el silencio no existe. Cuando no cantan los pájaros muge el ganado, ladran los perros, quejan las ruedas del carro o alborotan gritos y rumores lejanos; aun en el completo silencio chirrían los grillos, susurra el viento o se presienten las pisadas. En la mar, crujen los velámenes de los barcos, o se torturan frotándose las maderas de la arboladura; las drizas peinan los palos y las jarcias, llegadas a su máxima resistencia, responden al esfuerzo con un estrechonazo. Pero, en calma total y ausencia del zarandeo de las olas, ni siquiera estos últimos sonidos se atreven a perturbarlo; el barco, objeto móvil hasta entonces, queda convertido en bíblica estatua de sal, sin siquiera poder volver el rostro pues ha quedado inerme, integrado más que absorbido en un todo inerte en que lo único sobrante, y repelente, es el ser humano que se niega a asumir el significado de la completa quietud y serenidad, muy lejos del estado de tranquila consciencia al que su ánimo propende. De ahí que se desaten los nervios, la impaciencia e inquietud, que se aferran, como una pertinaz enfermedad, a su ánimo. El irrelevante humano parece incapaz de comprender que su afán por sobrevivir a veces le empuja a marchar demasiado rápido, en ocasiones al margen del verdadero sentido de la existencia, hacia la muerte.

Así avanzaba yo, presa de la inquietud, aquella noche por la desierta cubierta del *Europa* antes de que rayara el alba. El rocío impregnaba todos los cabos y pasarelas, y aunque trataba de moverme hacia proa con cuidado, me sabía descubierto hacía rato por la guardia del alcázar. Solo tenía que simular ser un adormilado marinero camino de los beques para obrar necesidad, y nadie se ocuparía de mi persona. En un navío de vela de poco más de sesenta metros de largo con quinientas personas a bordo es difícil ocultarse de nadie, por lo que la habilidad del disimulo consiste en ejecutar abiertamente lo que los demás —en especial, los guardias— esperan que se haga.

Sin sigilo alguno, también sin alboroto, me allegué finalmente a la fogonadura del palo del trinquete, instalada sobre la elevación del castillo y amuradas de proa, y como prorrogado sobre la mar por los pescantes horizontales de los serviolas. Contiguo al macho vertical —de ciclópeas proporciones— se cobijaban las mesas guarnicioneras de las drizas, con ordenadas cabillas sobre ellas como velas en una tarta de cumpleaños. Una enorme masa de cabo de cáñamo, irreprochablemente adujado, reinaba en aquel lugar, esperando tal vez recuperar su utilidad en maniobras con la llegada del viento. Al amparo precisamente de una de estas adujas de cabo aguardaban dos figuras que, de inicio, me intimidaron; una de ellas, la más corpulenta, se dirigió a mí en voz baja:

—¿Sois el ayudante del mago? No temáis. El señor Munificio nos ha informado de vos. Como veis, no hay cuidado con la guardia, y los beques quedan vacíos mientras se celebra esta reunión.

La voz había hablado con aplomo y acogedora amabilidad. Deshaciéndome pues de instintivos temores, avancé para inquirir por mi parte:

—¿Quién sois vos, caballeros?

El que había hablado antes se adelantó, y pude reconocer en su recia figura los pantalones, el chaleco de loneta y las manos grandes como abanicos, de un gaviero.

—Mi nombre es Rocha, joven francés. De la brigada de la cofa del trinquete. Decid ¿cuál es vuestro nombre?

—Me llamo Jacques —repliqué—, Jacques Pirou.

—¿De qué parte de la Francia? —preguntó otra voz como el rumor de un río, la de la otra figura aún en la sombra, con sorprendente serenidad.

—Las colinas de Normandía, caballero. Nací en Villedieu des Poêles, no lejos de Avranches.

—*¿Poêles?* —inquirió la voz. Me fijé entonces en que aquel del que procedía llevaba una casaca con una pequeña estrella de ocho puntas.

—Sartenes —traduje—. ¿Con quién tengo el honor?

—Le llamamos el *Oidor* —informó Rocha, al parecer reacio a facilitar más información. Mas la figura, comprendiendo que no era suficiente, avanzó para decir:

—Mi nombre es Araoz, y colaboro en tareas de intendente.

—Ah —repliqué, cual si hubiera comprendido.

Antón Munificio surgió en aquel momento como de la nada, llegando hasta nosotros su aroma característico:

—Perdonad mi retraso —se disculpó—, pero el contramaestre Pindado y sus ayudantes se encontraban hoy muy interesados en las sentinas, abusando de las fuerzas de este pobre viejo. Me he dormido como un tronco.

La sincera observación distendió el ambiente. Munificio aprovechó para continuar:

—Pero veo que, si un servidor se ha relajado, el señor Colín ha debido quedarse pegado a la hamaca del coy. ¡Como se descuide, con el toque del alba le enrollarán dentro para colgarle de la batayola!

El estrafalario personaje que me había atraído a la reunión poseía un irresistible sentido del humor; los asistentes reímos no sin cierto embarazo por no dar lugar a alboroto. Munificio continuó hablando:

—Creo que todos nos congratulamos de tener entre nosotros al joven ayudante del señor De Nemours. Espero y cuento con que tan distinguidos señores hayan completado ya las debidas presentaciones. Por mi parte, querido joven, aparte de daros la bienvenida, haceros saber que esta reunión —a la que llamamos Junta del Trinquete— no persigue intención perversa alguna, ni motivo sedicioso que pueda crear obstáculo o dificultad al mando. La palabra conspiración está proscrita entre nosotros. Solo pretendemos, cada cual en la medida de sus cortos alcances, que la tripulación del *Europa* disponga de una buena información, de justa y buena tinta, para que el ánimo común permanezca sosegado y la incertidumbre (que es el peor enemigo en trayectos tan largos) esté erradicada en lo posible.

»Entendiendo, durante nuestra larga espera para zarpar de Cádiz, que esta podía ser necesidad que el mando no habría previsto cubrir, por la amplia y registrada experiencia de todos nosotros y que pronto habré de resumir, decidimos asumirla por nos mismos, quedando así en aquel momento y de esta forma constituida la presente, cuyo lógico enemigo natural —como es fácil comprender— es la brigada de contramaestres del señor Pindado, para

nosotros adversario natural como del ratón el gato, y del que debemos mantenernos a salvo todo lo posible por motivos obvios. ¿Habéis comprendido?

—Sí, señor —respondí.

—En tal caso, si es vuestro deseo formar parte de la reunión, reiteraros la bienvenida, y, caso contrario, quedaremos eternamente reconocidos si hacéis honor a la confianza que, graciosamente, hemos depositado en vos, no revelando palabra acerca de quienes aquí habéis conocido ni los asuntos que se hubieran tratado. Los cuatro componentes previos —llegado a este punto, Munificio adoptó su artificiosa pose de solemnidad, ridícula hasta la exasperación— tenemos repartido el buque de la siguiente manera: el señor Colín (ausente en este momento) se ocupa del barco y la marinería. El magnífico señor Rocha, gaviero de primera clase y veterano de la expedición Malaspina, de la arboladura, aparejo y todo lo que allí acontece. Nuestro discreto y eficiente señor Oidor nos mantiene al corriente del departamento administrativo y burocrático del *Europa*, y, por mi parte, mi reino es el de los infiernos, que, en un barco y como ya deberíais saber, no son candentes sino húmedos y fríos.

Complacido por tan extensa disertación, Munificio gesticuló histriónico. Mas yo no había alcanzado a comprenderle:

—¿Los infiernos, señor? ¿A qué os referís?

—¡Ay, amigo! —replicó Munificio—. ¿Es que jamás pasaron vuestra esbelta anatomía bajo la quilla?

Permanecí mudo a su pregunta, sin saber de momento si aquel hombrecillo estrafalario no me estaría tomando el pelo. Vuelto a la seriedad, posó fraternalmente su mano sobre mi hombro antes de aclarar.

—Soy buzo; el buzo del *Europa*.

—¡Ah! —repetí, entendiendo al fin.

—Comprenderéis, también, que esta junta era consciente de la importancia de los trabajos científicos que se han iniciado en el alcázar, y, para nosotros, resulta un honor contar con un delegado de esta área. Decidnos ¿se desarrolla todo a satisfacción del excelentísimo jefe de escuadra?

—Espero que sí —respondí.

—No violaréis secreto si hacéis un breve comentario de lo que os ocupa allí, espero. En caso contrario —era el Oidor, con su paciente voz, el que hablaba— será mejor que no digáis nada.

—Queridos señores —comencé— en la popa y el alcázar no se libra tarea que no sea beneficiosa para la travesía y la tripulación; en cualquier caso

nadie, ni siquiera mi maestro, me ha informado de que sea secreto.

—¿De qué se trata, pues? —urgió Munificio.

—Me temo —proseguí— que el objeto no es otro que incorporar a un navío de vuestra Real Armada los últimos adelantos e instrumentos para ayudar a la navegación, experimentarlos en una dilatada travesía y regresar con un extenso informe al respecto.

—Interesante —observó el buzo; por la inflexión de su voz intuí que temía extraviarse—. El señor Oidor es muy perito en tales asuntos y podrá transmitirnos lo que vos, a vuestro modo, nos ilustréis. ¿Recordáis la otra noche? El barómetro, si no recuerdo mal…

—Ah, sí —dije—. Pues bien, señores, el barómetro, como será conocido por el señor Araoz, no es ningún misterio. El siglo pasado, Torricelli descubrió que si llenaba un tubo de líquido sobre un vaso, aquel no se vaciaba íntegramente, sino que quedaba llenando una parte del tubo en lo que se denominó «columna de agua». Sucesivas comprobaciones llevaron a concluir que esta columna de agua sube o baja ligeramente con la variación del tiempo atmosférico. Esto le llevó a sospechar que la presión del aire circundante no es siempre la misma, sino que va variando: cuando llega el mal tiempo, la presión desciende, descendiendo el líquido por el tubo y viceversa.

—Asombroso —dijo Rocha.

—De tal forma, se llega a concluir que el barómetro puede anticipar la llegada del mal tiempo, advirtiendo para amainar trapo, recoger las velas y tomar precauciones antes de que el viento produzca estragos —continuó el Oidor—, aplicando con destreza lo que yo acababa de afirmar a la pericia náutica.

—¿Disponemos entonces de uno de esos «chivatos» a bordo? —inquirió Munificio.

—Así es —afirmó.

—Lo que aumenta nuestra seguridad enormemente, reduciendo las averías, sobre todo en la arboladura —observó Rocha, que parecía encantado.

—Se dice también —comentó el Oidor— que disponemos de aparatos para el cálculo preciso de la longitud.

Un silencio expectante se hizo en aquel momento por delante del palo de trinquete.

—Tenemos un cronómetro a bordo sí —hube de reconocer—. Mas no conozco en su fondo el mecanismo de este aparato. Es cierto, pues se lo he oído comentar al jefe de escuadra, que su utilidad es mantener la hora en Cádiz para, restándola de la calculada a bordo con las tomas de posición, y

multiplicando el resultado por los grados de una hora, hallar exactamente la longitud.

Yo había recitado de corrillo lo que escuché el día anterior en el cuarto de instrumentos de labios del mismo señor Álava, y que aún guardaba fresco en mi memoria; hágase cuenta de que ni siquiera sabía cuántos serían los grados geográficos contenidos en una hora. Pero mis argumentos parecieron satisfacer al señor Araoz, también llamado el Oidor:

—Vuestro conocimiento del arte de la navegación es sorprendente, joven; permitid que me congratule de vuestra incorporación a este foro y puntualice algún dato: existe más de un cronómetro a bordo, pero aquel del que vos habláis debe tener la singular propiedad de ser exacto. Con él, y la capacidad para prevenir anticipadamente inclemencias meteorológicas, el señor Álava ha de conducirnos hábil, segura y rápidamente hacia el cabo de Hornos.

—Buena cosa será esa —replicó el gaviero; con el clarear del alba ya se distinguían sus azules ojos resaltando sobre un rostro oscuro y desgastado por el sol y los vientos. Prosiguió:

—Hace tan solo cinco años, cuando tuve el honor de hallarme a bordo de la corbeta *Descubierta* (que, en unión de la *Atrevida* de don José de Bustamante, componían la expedición científica del señor de Malaspina) la travesía no resultó tan plácida y agradable como esta, ni mucho menos. Antes de cortar la línea nos sorprendió un temporal del sudoeste con todo el trapo largado; ambas corbetas, nuevas, resistieron bien, pero como estaban muy ardientes por falta de trimado costó Dios y ayuda domeñarlas, y toda la jarcia sufrió lo suyo hasta que ambas potrancas quedaron dóciles y bien amaestradas. ¡Cuánto habría dado don Alejandro por disponer de ingenios como los del «cuarto del mago»!

—¿Recordáis cuánto demoraron las corbetas hasta el ecuador? —inquirió Araoz repentinamente.

—Creo que un mes. Más allá, el bordo Atlántico amuras a babor nos deparó otros dos temporales: el primero echó abajo el mastelero de velacho de la *Descubierta*, y el segundo nos obligó a quedar a la capa. Las corbetas fueron retrimadas —cambiando de sitio el lastre— sobre la marcha, pero estaban tan mojadas y el aire tan pestilente en el sollado que hubo que realizar fumigaciones con sahumerios de calamita.

—Caramba —exclamó Munificio.

Pero Araoz, como si no hubiera escuchado lo último, replicó:

—Nosotros apenas hemos tardado veintidós días desde Cádiz hasta la línea (ecuador), promediando muchas veces doscientas cuarenta millas a la

singladura. Sin duda que disponer de una longitud precisa ha sido decisivo en este designio: el señor Malaspina cortó la línea a 16° al oeste de Cádiz, mientras que nuestro jefe de escuadra Álava lo ha hecho a 22°, mucho más próximo al cabo San Roque. Habrá que medir ahora cuánto tiempo invertimos hasta echar el ancla en Montevideo.

—Veamos —observó Rocha—, la *Descubierta* llegó al fondeadero del Monte Sexto el 20 de septiembre de 1789, así que serán poco más de tres semanas de navegación las que nos esperan.

—Me temo señores —interrumpí—, que no nos dirigimos allá.

Las tres figuras quedaron perplejas, dirigidas hacia mí.

—¿Cómo dice, joven? —preguntó el Oidor.

—Así que navíos españoles en demanda del cabo de Hornos no van a detenerse en puerto de aguada y reaprovisionamiento como el del Monte Vidi. ¿Dónde lo harán, entonces? —inquirió Rocha, el gaviero.

Lamentando haber dicho nada, tuve que ponerles al corriente:

—Los planes del jefe de escuadra son dirigirse a las Malvinas, donde ha remitido a la fragata *Pilar* por delante de la flota para que se vayan acopiando las provisiones.

—¡Pues qué fastidio! —escupió, sin poderlo reprimir, el señor Munificio.

No supe el motivo en aquel momento, mas luego me enteré de que, siendo opacas y terrosas las aguas del estuario del Río de La Plata —donde se halla el Monte Sexto hacia el Oeste—, no se permite bajar a los buzos por carecer de visión para operar en la obra viva; pero, en las Malvinas, con aguas frías pero limpias, don Antón seguramente sería requerido para trabajar de firme.

—Si lo piensan bien, amigos —dijo al fin el Oidor con tono sensato—, las islas Malvinas quedan casi sobre nuestra derrota, mientras que Montevideo obliga a un desvío e incremento de las millas navegadas bastante considerable. El señor Álava va a mejorar notablemente la travesía de la escuadra hacia el océano Pacífico.

—En efecto, así parece —gruñó una quinta voz como saliendo de ninguna parte—. El señor Cook, que exploró hace un cuarto de siglo exhaustivamente dicho océano, hizo dos escalas en la travesía del Atlántico, la isla de Madeira y Río de Janeiro, tardando casi cinco meses en llegar desde Inglaterra al cabo de Hornos con su pequeño carbonero de doble revestimiento de pino. El *Endeavour* era tres metros más corto que las corbetas de Malaspina, pero casi sesenta toneladas más pesado.

—E iba saturado hasta las bordas —añadió Munificio divertido— de pintores, botánicos y hombres de ciencia. Una carga muy pesada, ciertamente.

Monseñor Pirou, le presento al señor Arquibaldo Colín, último componente de esta ilustre junta: el que nos faltaba.

Entre claroscuros cada vez más nítidos, vi entonces a un individuo de cabeza monda y lironda, mentón de acero indesgastable habida cuenta las veces que era frotado por la propia mano de lija, y cuerpo de cadáver, carente de magro o ligamentos, pues la piel solo cubría huesos. Las ropas que llevaba, sin embargo, a pesar de sencillas como las de un marinero, aparecían limpias, cuidadas y oportunamente puestas a disposición del costurero para el zurcido, remiendo o parche a que hubiera menester.

—Don Arquibaldo Colín —dijo el señor Munificio, a guisa de presentación— es, aparte de versado conocedor de las exploraciones de sus honorables paisanos, muy experto y perito en lonas, cables, cordeles y cabuyerías. No dudéis en solicitar sus servicios si necesitáis de él.

Posteriores indagaciones me llevaron al conocimiento de que Arquibaldo Colín se llamaba en realidad Archibald Collins, y era descendiente de los maestros cordeleros británicos que el capitán de navío español don Jorge Juan y Santacilia trajo a España para revitalizar sus gradas y astilleros allá por 1749. Instalado y bien casado en su nuevo hogar, don Arquibaldo había vuelto a la mar al fallecer su esposa en el año 78, como maestro velero en los navíos de la Real Armada, donde gozaba de gran prestigio. No obstante fiel y leal al rey católico, no veía en ello impedimento para renunciar a sus orígenes, de los que valoraba, tanto o más que las hazañas guerreras con las que tanto daño se habían resarcido sus compatriotas sobre nosotros, franceses y españoles, las peripecias y odiseas exploratorias de los británicos cuyo máximo exponente era *sir* James Cook, el cual, en sus tres viajes con sus buques *Endeavour*, *Resolution* y *Discovery* había descubierto y explorado Nueva Zelanda, la Terra Australis Incógnita o Australia, Nuevas Hébridas, Nueva Caledonia, las islas Hawái, el estrecho de Bering a la búsqueda del paso del noroeste y un largo etcétera.

—Es un placer, señor —dije con una leve reverencia.

—El muchacho es francés ¿verdad? —soltó por toda respuesta.

—Sí, pero un verdadero sabio y un honor para nosotros ¿no es cierto, señor Rocha? ¿Verdad, señor Araoz?

Ambos cofrades de la Junta del Trinquete asintieron con toda seriedad, y don Arquibaldo, viendo la sectaria partida perdida, optó por renunciar a ella. No obstante, afirmó, irritado:

—No me gustan los franceses.

—Cambiaréis de opinión —sentenció, profético, el Oidor.

—Sabrá al menos decirnos el caballero cuál fue la ejecutoria en el Atlántico de su celebrado señor de Bouganville —dijo don Arquibaldo, tal vez para ponerme a prueba. Aquí fue donde la esmerada formación adquirida previamente, y supervisada personalmente por mi maestro, el señor De Nemours, obró toda su importancia:

—Temo, señor —dije con humildad—, que la travesía del caballero de Bouganville no es comparable con nadie; llevó fragata en su navegación, no carbonero como Cook ni corbetas como Malaspina, ni tampoco navíos como llevamos nosotros. Se nos asimiló bastante, es cierto, en la derrota, pues su primer destino fueron las islas Malvinas, mas no como puerto de recalada sino en misión diplomática para devolvérselas a ustedes los españoles, según instrucción y acuerdo real. Luego volvió atrás, hasta Río de Janeiro, donde se aprovisionó antes de regresar al sur. Cruzó al Pacífico por el estrecho de Magallanes, en cincuenta y dos días exactamente, es decir, teniendo en cuenta las trescientas diecinueve millas de longitud de aquel, un avance tan solo de seis millas y media al día. Perdió casi todas sus anclas en semejante prueba.

—No me extraña —repuso el Oidor—. ¿Qué decís a eso, maese Colín?

—Puede que, en efecto —reconoció don Arquibaldo a su pesar—, el muchacho valga más de lo que a primera vista parece.

Miró entonces de hito en hito el horizonte por el que había de emerger el astro rey.

—Sería interesante compararlo con lo que hicieron los primeros, es decir, las naves de don Fernando de Magallanes.

Munificio y Rocha se miraron, hablando el buzo acto seguido:

—Habrá que dejarlo para mejor ocasión. La gente sale de guardia y quiere utilizar los beques.

—Entonces, hasta la próxima —dijo Rocha, ascendiendo como un titán por una driza; lo último que vimos de él fueron sus pies.

—Lo prepararé lo mejor que pueda —prometí al señor Colín, que se despidió escéptico, con un simple dedo en la sien. El señor Munificio guiñó un ojo y tomó camino de la escala del pozo del combés. El Oidor, ni que decirlo, ya había desaparecido; la Junta del Trinquete, evidentemente, no brillaba por su protocolo.

Regresaba camino del alcázar, cuando recibí impresión de muerte al interponerse un tipo de larga barba y cabellos blancos en mi camino. Mirándome con ojos flamígeros, me espetó:

—Ah, mala pécora ¿tú también quieres, como el roedor, picardías fuera de tu madriguera? La tentación es fuerte, ¿verdad? Andas buscando algo y no

sabes lo que es. ¡Mas ten cuidado de encontrarlo, o te convertirás en Jonás, el condenado gafe de esta embarcación!

Había pronunciado las últimas de tales palabras con tal voz de trueno que me quedé paralizado, e igual le pasó a un joven grumete cerca de mí que se sorbía ruidosamente la nariz. Pero un marinero raso, más allá, nos aclaró:

—Seguid vuestro camino, muchachos. El viejo Senén Estero no anda ya bien de la galleta del palo, pero es inofensivo.

Este debía ser, pues, el loco de a bordo del que ningún navío prescinde: el loco del *Europa*. Evitándole cuidadosamente, continué hacia popa sin que el hombre, impertérrito, volviera la cabeza, pues, de repente, la había tomado con un tonel al que comenzó a abroncar por insolente.

Llegué al fin al sollado reponiéndome del susto y contento de mis nuevos conocidos. Gracias a lo poco que sabía creí haberme ganado su aprecio, así que, si debía seguir entreteniéndolos y beneficiarme de sus confidencias, tenía que estudiar a fondo el libro que acababa de dejarme el señor De Nemours. Eché una cabezada y, tras desayunar frugalmente un plato de gachas dulces y verme obligado a dar una certera patada a uno de mis compañeros de habitación, me dirigí, para iniciar la jornada, al «cuarto del mago». Había despertado el viento con la amanecida, incorporándose la primera guardia entre gritos, bromas y canciones a sus tareas habituales; el *Europa*, hibernado en la encalmada nocturna, poco a poco y con alegría despertaba a la vida. Con afán redoblado, y hasta la aparición del señor De Nemours (que no solía madrugar) empecé a leer el libro del caballero italiano Pigafetta con fruición.

La travesía del Atlántico de la flotilla asignada por el rey Carlos a Fernando de Magallanes fue un auténtico calvario comparada con la nuestra. Todo había sido un drama; desde la consecución de los barcos de la flotilla, pasando por la formación y reclutamiento de las tripulaciones y terminando por la delirante derrota seguida por Magallanes sin prestarse a dar explicación alguna. Por encima de todo, afloraba la personalidad hermética, autoritaria y resentida del *fidalgo da cota* portugués ascendido a capitán general español que parecía presidir, imperturbable, aquella incesante serie de despropósitos, imprevistos y desgracias en cuyo caldo de cultivo día a día se iba madurando la tragedia, hasta consumarse esta en una pequeña bahía de la Patagonia, la de San Julián, al sur de cabo Blanco y el cabo Dañoso.

Se asignaron a la expedición cinco naves, algunas salidas de astilleros vascos. Las más grandes, de poco más de cien toneladas, eran las *Trinidad* y *San Antonio*; otras dos medianas se llamaron *Concepción* y *Victoria*, quedando como más pequeña el patache *Santiago*. Ninguna era nueva, todas

tenían largas jornadas de navegación a sus espaldas, así que hubo que tumbarlas sobre la ribera del Guadalquivir, en Sevilla, para retirar de los cascos la madera podrida, reponer el forro y volver a calafatear. Viéndolas en tal estado, un espía del rey portugués se frotó las manos, pues, aparte de su mediocridad, cualquier poderosa nao de guardia de la ruta a la India podría pulverizarlas a cañonazos en un santiamén, informando en tal sentido.

En total, los cinco bajeles expedicionarios solo llevaban ciento diez cañones pequeños y cincuenta quintales de pólvora. Si bien se le formularon al capitán Artieta, encargado de la compra de las naves, no pocos reproches, lo cierto es que en la España de la época no debía encontrarse nada mejor. Pero si los buques fueron los que fueron, otra cosa habría podido decirse de los hombres, que habrían podido ser mucho mejores: diez o más nacionalidades diferentes, con mayoría de españoles —un centenar— y una selecta minoría de veinte portugueses: doscientos sesenta hombres, entre los que había de todo, de aristócrata a ladrón, y de galeote a capellán. Al amparo del propio Magallanes, el puñado de sus paisanos optaban a los puestos más altos como pilotos, navegantes y hombres de confianza; interesado en limitar los poderes del peculiar *fidalgo* y su gente, el rey Carlos I situó como mano derecha y veedor o supervisor a un delegado suyo, Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio*, obligando a que otros dos barcos, *Concepción* y *Victoria*, fueran también al mando de españoles. El patache lo mandaba un portugués. Creyendo así el emperador de origen borgoñón que lo dejaba todo atado y bien atado, no hacía en realidad sino sembrar la semilla de la discordia y tragedia posterior.

En aquella época, y salvo en la nave almiranta y alguna más, pocos capitanes eran peritos en el mando de un barco. Se les otorgaba el cargo como representantes de la autoridad patrocinadora, la corona, y solían proceder de la aristocracia. Realmente, quienes se ocupaban de manejar las naves y tripulación eran los maestres, llevando la derrota los pilotos, las cuentas el contador y la administración espiritual los capellanes de cada nao. No existían capitanes de mar y guerra como en nuestros días, con oficiales bien jerarquizados bajo su mando, y el jefe de escuadra mandando sobre todos. De hecho, la dualidad maestre-capitán era una bicefalia peligrosa y potencialmente generadora de conflictos en el ejercicio del mando, que el rey de España acababa de multiplicar con la ostensible rivalidad entre el capitán general y el veedor o comisario de la flota. Fernando de Magallanes y Juan de Cartagena fueron enemigos a muerte desde el momento de su nombramiento hasta el terrible desenlace de San Julián, y sus respectivas naos, la *Trinidad* y

la *San Antonio*, encabezaron sendas facciones en la flota que harían finalmente imposible mantenerlas unidas.

Llegado a este punto y bosquejadas las precedentes reflexiones, cerré el libro pues el señor De Nemours acababa de llegar, imponiendo, como siempre, un frenético ritmo inicial en el ajuste y comprobación de los diversos instrumentos; ajustamos el barómetro Dolland para la verificación matutina (el oficial encargado por Álava no tardaría en llegar), y mi maestro comprobó luego el buen estado del cronómetro Le Roy, guardado bajo llave, anotando la hora. Habiendo trabajado, presa de la ansiedad, demasiado aprisa, el señor De Nemours se encontró repentinamente sorprendido y sin ocupación concreta alguna; contrariado, razonaba en qué emplearse cuando mis preguntas acerca del libro de Pigafetta le sacaron de su ensimismamiento, ayudándome a aclarar los términos que componen anteriores reflexiones. Las mañanas transcurrían así, muchas veces, casi sin enterarme y, ahora que lo recuerdo, creo que aquellas jornadas matinales con mi maestro ilustrado fueron de las mejores y más instructivas clases que he recibido en mi vida.

Juntos fuimos repasando la increíble aventura de la expedición de Magallanes en su travesía a través del Atlántico en otoño de 1519. Desde el principio, y a pesar de las alabanzas de Pigafetta, el temible carácter de Magallanes había quedado en evidencia; en el momento de emprender el descenso por el río hacia Sanlúcar de Barrameda —donde se harían los últimos aprovisionamientos— estuvo a punto de llegar a las manos con el alcaide del almirante de Castilla, por izar en su nave su propio pendón antes que el del rey. Las instrucciones a sus capitanes fueron férreas e indiscutibles: debían seguir estrictamente a la almiranta con sus naos, manteniendo siempre vigilancia al efecto. Para mantener sobre ellos un control absoluto, les obligó a saludar al *Trinidad*, todos los atardeceres, uno a uno, mientras que, para la noche, ideó un código de faroles para señalar su posición, ordenar un cambio de rumbo, reducir o dar trapo o quedar a la capa a palo seco.

Estas despóticas consignas hirieron el susceptible orgullo de los aristócratas castellanos al mando de los otros buques. Además, contravenían las órdenes del rey Carlos, que, por escrito, exhortaba a Magallanes a compartir sus consignas de navegación y planes con sus capitanes, entre otras cosas, para que si alguna de las naos perdía de vista a las demás fuera capaz de volver a reunirse con ellas. Desconociendo las intenciones del capitán general, lo único que los podía mantener unidos era el celo agotador por no perderse de vista, lo que incluso podía no ser suficiente en condiciones de mala mar, baja visibilidad, etc. Los capitanes de las naos pensaron que, tarde

o temprano, Magallanes acabaría poniéndoles al corriente de sus planes; vana esperanza. El capitán general se mostró hermético como una concha, así que, alcanzadas por la flotilla las islas Canarias, el veedor Cartagena, en el diario saludo vespertino, creyó oportuno hacerse eco de la demanda mayoritaria, y, en uso de sus atribuciones, preguntó a Magallanes qué pensaba hacer; pero este, de malos modos, le dijo que se limitara a obedecer.

La explicación habría sido tanto más oportuna cuanto que Magallanes estaba llevando un extraño rumbo, paralelo a las costas africanas y a través de las islas Canarias y Cabo Verde, en vez de poner decididamente proa al oeste rumbo al continente americano; la penosa y desacertada derrota conducía la flota a chubascos, maretazos y encalmadas con mar hecha que machacaban, trabajándolos en exceso, unos ya desvencijados buques. Incluso una noche espectral, el espeluznante fuego de San Telmo apareció en el extremo de los palos, y los temerosos marineros hubieron de exclamar:

—¡Salva, salva San Telmo, Cuerpo Santo!

En evitación de males mayores, algunos han querido justificar luego esta derrota alegando que el portugués deseaba evitar con ella un inoportuno encuentro con alguno de los poderosos navíos portugueses que iban o venían de la India.

—Lo cierto —aseguró el señor De Nemours— es que un avistamiento de este género era muy poco probable; Magallanes debió saberlo, y valorar si le compensaba irritar a todos sus hombres quedando ante ellos como un excéntrico piloto.

»De este modo, la situación se deterioró rápidamente. El veedor Cartagena, sintiéndose menospreciado, decidió dispensarle el mismo trato eludiendo primero personalmente, y luego con su nao, el saludo vespertino. En cuanto la *San Antonio* dejó de comparecer las tranquilas tardes de alisio al costado de la almiranta *Trinidad*, Magallanes tuvo que saber que debía prepararse para afrontar un más que posible motín. Lo hizo expeditiva y rápidamente, para que todos supieran quién mandaba en la flota: aprovechando las buenas condiciones que disfrutaron cuando Magallanes ¡al fin! decidió poner proa al oeste, se convocó una reunión a bordo de la almiranta. Cartagena no podía eludirla; en cuanto su falúa tomó rumbo hacia el *Trinidad*, debió suponer lo que le esperaba. Pensando tal vez en hacerse con las voluntades de los otros capitanes enardeciéndolos por los agravios del capitán general, nada más poner pie en la cubierta de la nao almiranta reiteró con altanería sus reclamaciones. Magallanes, en silencio, le dejó crecerse, hasta que, llegados a un punto, hizo caer la trampa sobre él; en un exceso

verbal, hizo prenderle y confinarle, cargado de cadenas, en la bodega. Se contuvo, no obstante, cuando Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria*, respondió por el veedor, que fue puesto bajo su custodia. El *San Antonio* quedó al mando de otro aristócrata, Coca, pero esta nao y su gente siguieron siempre desafectos al portugués.

»A los dos meses de haber salido de Sanlúcar, la expedición avistó al fin tierras americanas, no lejos de Pernambuco y el cabo Branco, sobre los 8° de latitud bajo el ecuador. Imperturbable, y tan enigmático como siempre, Magallanes barajó la costa brasileña desde Salvador de Bahía hasta el cabo Frío, concluyendo este cabotaje costero en la incomparable bahía de Río de Janeiro, que llamaron de Santa Lucía. Fondeados allí trabaron conocimiento con los indios, comerciando con ellos para tratar de reaprovisionarse tras la agotadora travesía. Todo parecía marchar bien, pero Magallanes se las arregló para volver a dejar su impronta en esta escala. Esta vez se trató de la administración de justicia. Aunque Pigafetta lo omitía, había un siciliano, el maestre de la *Victoria*, arrestado por conducta nefanda, delito que en aquella época se pagaba con la muerte. Imperturbable, Magallanes ordenó cumplir la sentencia. Por fin, con la entrada del año, la flotilla abandonaba la luego bautizada como más hermosa bahía del mundo, Guanabara.

»Prosiguieron con rumbo sur, hacia los 40° de latitud donde, según los cálculos de Magallanes y su amigo Ruy de Faleiro, debía encontrarse el soñado estrecho hacia el mar del Sur. Pronto, sospechosamente pronto —cuando aún no se había alcanzado esa latitud—, doblaron el cabo Santa María, que da acceso al estuario del Río de La Plata. Allí, cuatro años antes, el explorador Juan Díaz de Solís, enviado por el regente español a la muerte de la reina Isabel —el cardenal Cisneros—, creyó hallar el principio del Estrecho al mar del Sur; mientras se carenaban la *San Antonio* y la *Victoria* en lo que hoy es Montevideo, las otras tres naves, con Magallanes, Quesada y Serrao al mando, exploraron el estuario y volvieron con la cruda realidad: el Estrecho al mar del Sur no estaba allí.

»Sometido a continua presión, tal vez algo debió quebrantarse entonces dentro de Fernando de Magallanes. El Estrecho tenía que estar en otra parte; había que seguir buscando, hacia el sur. Aún no se habían alcanzado los 40°; eso debía ser. Pero, alcanzada y rebasada esta latitud, solo seguían apareciendo bahías y desembocaduras de ríos en litorales cada vez más inhóspitos. Transcurrió así enero y febrero de 1520; con cada singladura hacia lo desconocido, Magallanes perdía un aliado. Al llegar a los 49° Sur sin encontrar nada, hubo que hacer frente a la realidad: la expedición era un

fiasco, el Estrecho predicho por Magallanes y Faleiro no existía, y seguían obedeciendo solo por temor al portugués. ¿Dónde iba a llevarlos? Protegido por su pequeño grupo de paisanos, parecía arrastrarlos a todos, insensiblemente, a la catástrofe en aquel desierto agreste y frío.

»Siendo los tiempos cada vez más tempestuosos e inclementes, el capitán general decidió al fin invernar en una pequeña rada natural, a la que llamó San Julián.

»Así fue, querido Jacques —dijo mi maestro, dejando con delicadeza un termómetro en su soporte del mamparo—, la travesía del Atlántico de la armadilla española de Fernando de Magallanes; empezó con el absurdo incidente de Sevilla, siguió con la innecesaria humillación de sus capitanes por su obstinado secretismo, se perfeccionó con la ejecución sumarísima de Río de Janeiro y culminaría con la sangrienta rebelión de San Julián, cuando el fracaso de sus designios era un hecho irrebatible. A pesar de encontrarse en tan desesperada situación, Magallanes permanecía entero, y aún daría muestra de sus indómitas cualidades superando el motín y hallando ¡al fin! en última instancia el estrecho que le había prometido al emperador Carlos V. ¡Qué singular personaje! ¿No crees? Un día habremos de estudiarlo en profundidad; mas no será hoy.

No podría ser, en efecto, pues había llegado la hora de comer, y el señor De Nemours, como era de rigor, quería fumarse una pipa para llegar tarde después. Aprecié que el *Europa*, habiendo arreciado el viento, se desplazaba ahora rápido, escorado a estribor, con una brisa del segundo cuadrante que parecía ser prólogo de la espléndida navegación por el Atlántico Sur que teníamos por delante.

La tarde se ocupó íntegramente en nuestro trabajo científico. Planificando días venideros, el jefe de escuadra nos sometía a constantes pesquisas, requerimientos y tomas de datos. No obstante, el señor De Nemours tuvo tiempo para regocijarse con la irritación que había apreciado en el primer oficial durante la comida. Al parecer, este susceptible caballero no se explicaba cómo el común de la tripulación podía haber entrado en conocimiento de que la escuadra no se dirigía a Montevideo, sino a las Malvinas, cuando este era hecho solo mencionado sobre la mesa de derrota y en el «cuarto del mago». Sospechaba seriamente de sus oficiales subordinados, en especial de los más jóvenes, mientras estos, en silencio, solo se atrevían a mirar los platos que estaban ingiriendo.

—Como coja al que se ha ido de la lengua —amenazaba el teniente Ayora — me encargaré personalmente de clavársela al tonel de aguada, para que

todo el que acuda allí pueda darle una patada en el trasero.

Solo muy a duras penas pude evitar que mi maestro se diera cuenta del rubor de mi rostro.

4
TERQUEDAD FATAL

El tramo de viaje que para aquellos pioneros fue una penosa travesía costera llena de incidentes y crueles sinsabores se tradujo para nosotros en una espléndida navegación a vela, solo ocasionalmente interrumpida por algún role de viento o encalmada. Predominando a lo largo de las dos semanas una maravillosa brisa del sureste, en ocasiones el *Europa* podía poner la proa rumbo al sur, lo que, sumado al abatimiento y a la precisión de la derrota de los señores Arcos y Talayón, supervisados por el jefe de escuadra Álava y el comandante Del Postigo, llevaba la flotilla siguiendo prácticamente la alineación de la costa oriental sudamericana, de la que nos separaban —según el día y el lugar— entre doscientas cincuenta y trescientas millas náuticas.

Se demostró aquí que el magnífico navío *Europa*, de setenta y cuatro cañones, del rey de España bajo la advocación de San Lesmes e integrante de la serie de los ildefonsinos —por el cabeza de serie, *San Ildefonso*—, cuyo autor fuera el jefe de ingenieros don José Romero y Fernández de Landa (discípulo de François Gautier), era más rápido y velero que sus dos compañeros de escuadra, el veterano *San Pedro Apóstol* y el mucho más moderno *Montañés*, que, completamente nuevo y en período de ajuste, todavía no lograba dar lo que se esperaba de él; aunque a pocos cabía duda de que, por su procedencia y características, iría mejorando con los días tal vez hasta poner la brillantez del *Europa* en serio aprieto.

Pero, por el momento, ese día aún no había llegado. El último del año 1795 fue precisamente el *Montañés* protagonista pues rompió el mastelero de velacho dejando la cofa desempernada, lo que obligó a ralentizar la marcha de la escuadra mientras se efectuaban las reparaciones. Durante los días siguientes, y a causa de las festividades y efemérides, la Junta del Trinquete hubo de desistir de sus reuniones, lo que agradecí si tan poco discretos eran estos señores que al poco tiempo hasta el último grumete era conocedor de lo que tratábamos por las noches. De forma inevitable, la siguiente vez que

fuimos convocados me mostré mucho más cauto y circunspecto, ciñéndome exclusivamente a la ración triple de historia que había repasado anteriormente con el señor De Nemours, pues pensé que a pocos interesaría —la incultura es valor en boga entre la marinería— y, por lo tanto, ningún disgusto podrían acarrearme con su indiscreción. Mi escueto y consistente relato, en efecto, apenas interesó al señor Colín y al Oidor, que, no obstante, empezó a parecerme el más receptivo y cultivado de mis cuatro interlocutores. El señor Munificio nos obsequió con enternecedores bostezos, y Rocha no tardó en meter baza para tratar prolijamente de las averías en el aparejo, especie en la que fue rebatido por don Arquibaldo, que también estaba sufriendo con las extensas reparaciones del velamen. Se habló después de la forma de navegar del jefe de escuadra, que a todos parecía decidida y posiblemente respaldada por ocultos propósitos:

—El señor Álava parece tener prisa por llegar al Pacífico —afirmó el gaviero—, lo cual no sucedió cuando procedimos por esta misma ruta hace unos pocos años con las corbetas. El talante de estos señores era más al modo de los británicos; cuando la brisa moderaba quedando una poco aprovechable ventolina, gustaban de echar los botes al agua y visitarse en una u otra corbeta, produciéndoles gran regocijo estas cortas conversaciones con viejos compañeros de chupeta. Además, una vez nos reaprovisionamos e hicimos todas las observaciones astronómicas previstas para Montevideo, zarpamos prestos para emprender la cartografía del Cono Sur sudamericano y la Patagonia. Desde entonces, señores, es un orgullo para mí —y aquel hombretón de ojos claros puso la enorme mano sobre su ancho tórax para demostrarlo— poder decir que muchas calas y ensenadas han quedado para siempre bautizadas con ilustres nombres de la actual Real Armada; sin ir más lejos, el golfo de San Jorge posee los enclaves de Bustamante, capitán de la *Atrevida*, Aristizábal, famoso por la toma de Fuerte Delfín, en Santo Domingo, y Mazarredo, que es almirante y jefe de flota de nuestra escuadra.

—¡Caramba! —exclamó Colín, impresionado por el derroche toponímico del que había hecho gala el gaviero, preguntando a continuación—: Pero si Magallanes pasó por todas las dificultades narradas por el joven *monsieur* Pirou, el señor de Malaspina no sería ajeno a accidentes y difíciles momentos con sus corbetas.

—En realidad, señor —replicó Rocha muy ufano—, nuestros excelentes navegantes supieron conducir la *Descubierta* y la *Atrevida* por el sendero correcto cuando este era conocido, llevando las anclas listas para ser largadas, a la pendura, cuando no lo era. Las veces que fueron sorprendidos se cuentan

apenas con los dedos de una mano —y nos la mostró, con sus gruesos dedos como cabillas, para continuar—: En una ocasión sentimos próxima una imprevisible manga marina, que se deshizo en torbellino cálido al que era preciso dar la espalda; otra vez, con ambas corbetas fondeadas en el Puerto Deseado, la *Atrevida* maniobró largando ancla de la esperanza sobre el fondeo de la *Descubierta*, no pudiendo zafarse este de aquella. Pues bien, aunque sea difícil creerlo, la corriente hizo deslizarse la esperanza de la *Atrevida* sobre el cable de su compañera, de tal modo que ¡llegó a salir sobre las aguas! Imaginad cuál fue nuestro asombro cuando vimos emerger el ancla por sí sola.

El señor Munificio sonrió con suficiencia:

—Comprenderéis que, en mi oficio, no solo creo vuestra historia a pies juntillas, sino que puedo deleitaros con lances de cables y áncoras que desbordan la imaginación más calenturienta, desde anclas que flotan hasta maléficos enroques, atorados en el momento más inoportuno, o providenciales, quedando zafadas en el momento en que el hacha, como la del verdugo, ya se cernía sobre el cabrestante, hasta la leyenda del buque cuyo oficial había desaparecido, negándose siempre a zarpar su capitán. Finalmente relevado este del mando, al levar apareció el cadáver del oficial ¡crucificado en los brazos y el cepo del ancla!

Munificio había contado esto último para impresionar, y a fe que lo logró con ingenuos como yo capaces de creer cualquier cosa, pero no con el señor Colín ni con el Oidor, que le miraban escépticos aun cuando estaban en silencio. Animado finalmente a la conversación por el gaviero, don Arquibaldo sacó a relucir su tema favorito:

—También el señor Cook tuvo incidentes cartografiando, mas no en estas costas, sino en la Gran Barrera de arrecifes de coral de la remota Terra Australis. Su afán descubridor estuvo a punto de costarle la embarcación y muchas vidas, pues se internó con el *Endeavour* en un laberinto donde tan pronto se flotaba sobre insondables simas abisales como se tenía peligro de colisionar con interminables barreras de coral surgidas de la nada, a telón y velando a flor de agua con la marea.

—Una trampa mortal —observó el Oidor en tono grave.

—En efecto —corroboró don Arquibaldo, para continuar—: En el verano de 1769, un año después de salir de Inglaterra, el pequeño carbonero cargado hasta los topes y después de observar el tránsito del planeta Venus en Tahití y circunnavegar cartografiándolas ambas islas de Nueva Zelanda, tierra descubierta por el holandés Abel Tasman, llegó a la costa occidental

australiana, estableciéndose Botany Bay y otros puntos de recalada. Pero, conforme iba progresando hacia el norte, el señor Cook y su gente encontraron cada vez más dificultades, hasta acabar por jugarse el pellejo con tres escalofriantes incidentes que pudieron dar al traste con la expedición.

—No sería nada comparado con lo que sufrió la expedición del señor Magallanes y Elcano —atajó Munificio, observándole con ojos proyectados.

Quedó el señor Colín sin saber muy bien qué decir ante tan inoportuna puntualización; en un principio, frunció el ceño mientras un pensamiento feroz cruzaba por su mente; mas luego, puede que reflexionando que una hipócrita diplomacia rendiría mejores beneficios en tan peculiar foro, replicaba:

—Mi opinión, estimado señor buzo, es que el viaje de exploración de Magallanes fue el de un pionero en época de conquistadores y coriáceos navegantes abriendo sendas sobre tierras y mares; comparable, sin ir más lejos, con *sir* Francis Drake. Pero el señor James Cook, muchos años después, llevó a cabo una exhaustiva tarea descriptiva, definitoria, topográfica y humanística, por no hablar de los aspectos etnológicos, botánicos o sanitarios, cuyo legado es inmensamente superior.

Iba el irritado buzo a responder afilando sus dagas dialécticas cuando el Oidor interrumpió a ambos:

—De nada sirve lo hecho por unos sin el trabajo de los otros; inútil discusión, voto al diablo. Si ambos persistís en ella, me retiraré a mis aposentos.

Yo había encontrado, sin embargo, objeto de curiosidad en este conato de diatriba:

—Perdón caballeros: ¿quién es el señor Elcano?

Mis cuatro interlocutores quedaron en silencio; no sabría decir en cuál de ellos aprecié mayor sorpresa y perplejidad. Al fin fue el Oidor el que me espetó:

—Después de homilía como aquella con la que nos habéis deleitado, ¿no sabéis quién fue Juan Sebastián Elcano?

Ahora que comprendo las completas dimensiones de mi torpeza y presunción, lo primero que acude a mi mente es que de nada sirve tratar de engañar a tu audiencia con largos soliloquios embaucadores cuando finalmente una simple palabra puede dejar en evidencia tu ignorancia.

—El libro de Francisco Antonio Pigafetta —alegué, temeroso, en mi defensa— no lo menciona.

Juro que en aquel momento me pareció escuchar al señor Araoz murmurando algo así como «maldito tunante italiano tomador por el culo», pero como no puedo asegurarlo haré gracia a vuestras mercedes. Valga que mi argumento pareció surtir efecto y, en vez de quedar sobre el tapete cuánto de fatuo e ignorante había en mi persona, digamos que salvé los muebles dentro de mi modesta categoría de lector aplicado. Afortunadamente, acudió solícito en mi socorro el señor Colín, puntualizando lo siguiente:

—Los libros y autores franceses no acostumbran a mencionar al señor Elcano; tampoco los británicos; la omisión de este muchacho es lógica. Estimado joven —dijo ahora, volviéndose hacia mí—, sepa usted que Juan Sebastián Elcano era maestre del *Concepción*, como Francisco Albo del *Trinidad* y Antón Salomón, el siciliano ajusticiado en Río de Janeiro, de la *Victoria*. Fue el guipuzcoano que acabaría por completar la primera vuelta al mundo emprendida por Fernando de Magallanes.

—¿Guipuzcoano quiere decir vasco? —inquirí.

—Joven, tenga usted la seguridad —intervino ahora el Oidor— que no todos los vascos son guipuzcoanos, pero todos los guipuzcoanos son vascos.

La cofradía rio discretamente; el distendido instante atrajo la atención del grupo sobre el potente ruido de la roda y tajamar del *Europa* abriéndose camino por el Atlántico Sur. De cuando en cuando, el agua pulverizada remontaba los barbiquejos alcanzando las arraigadas del bauprés y llegando hasta nuestras piernas, que quedaban con las medias empapadas; no sería agradable utilizar los beques aquella mañana. Me pregunté cómo se las arreglaría Munificio para mantenerlos vacíos mientras estábamos reunidos; luego supe que dejaba a su perrazo, el bueno de *Tiba*, custodiando el portalón de salida del sollado. Por mi parte, me sentía agradecido y satisfecho: la noche me acababa de proporcionar todo un hallazgo, una pieza del rompecabezas dialéctico con mi maestro que blandiría orgulloso en su presencia, pues un ayudante de escasos alcances acababa de encontrar al tercero de los vascos del señor De Nemours. Pero la junta aún no había concluido.

—Maldita sea —dijo Rocha—. Antes de que sea de día me gustaría que nos dejáramos de adivinanzas y que el señor Colín nos cuente los apuros del señor Cook que íbamos a conocer cuando Munificio le interrumpió.

El buzo no se dio por aludido. Desde que don Arquibaldo salió en mi defensa desinteresadamente, le miraba con actitud indulgente, permitiéndole ahora hablar sin interrupciones. Aprovechando la consideración otorgada, el maestro velero no se hizo de rogar:

—Pues verán ustedes, caballeros: habiendo realizado en Tahití y Nueva Zelanda todo cuanto el almirantazgo inglés le había confiado con ínfima pérdida de hombres y daños, el señor Cook pudo haber tomado el camino de la patria sin que nadie pudiera hacerle un solo reproche. Pero, con su obstinación característica, terquedad fatal, decidió cartografiar la costa oriental australiana, la Nueva Holanda o Terra Australis Incógnita de Abel Tasman. El problema para el *Endeavour* y su gente es que, aunque ellos lo desconocían, el litoral nororiental australiano, margen sur del mar del Coral, está protegido por una escalofriante barrera de arrecifes de coral, la Gran Barrera, que corre de norte a sur, diagonalmente, casi mil agotadoras y extenuantes millas náuticas, a distancias variables de la costa y con carreras de marea estremecedoras, de varios metros de longitud. Navegar allí con un barco de madera es un verdadero suplicio mental incluso disponiendo de cartografía, pues el coral queda oculto con la pleamar y descubierto con la baja. Las únicas discontinuidades de esta empalizada submarina se hallan precisamente en los ríos, pues la turbiedad de las aguas impide el desarrollo del coral; pero ¡ay!, abundan en ellos los tiburones y cocodrilos. En este auténtico laberinto, el *Endeavour*, como ya dije, afrontó al menos tres veces la destrucción. La primera ocasión, Cook tuvo el tiempo justo, con todas las velas largadas, de soltar el ancla cuando el fondo ascendió ante la roda de treinta a solo cinco metros de sonda. La segunda vez no escapó tan bien librado: el carbonero navegaba de noche, craso error en la Gran Barrera, con treinta y seis metros de fondo y Cook decidió irse a dormir; nunca lo hubiera hecho. Su barco se empotró en el arrecife con la marea alta, y no hubo forma de sacarlo de allí; solo su fondo plano le salvó de volcar cuando las aguas bajaron. Llegado el día se descargó el *Endeavour* de todos los pesos, incluso los palos; una vez alijado, con la siguiente marea nocturna flotó. Entonces vieron que se hundía a causa de una vía de agua, provisionalmente tapada con una vela embreada. Con inmenso cuidado, Cook y sus hombres llevaron el navío herido al estuario de un río, donde pudieron vararlo, repararlo y volver a colocar el aparejo, señor Rocha.

El gaviero asintió en silencio, como si las cosas se hubieran hecho correctamente.

—Tardaron dos meses en llevar a cabo todo el trabajo, mientras botánicos y etnólogos intimaban con la población y fauna locales. Trataron a sorprendentes y agresivos humanos desnudos, y descubrieron un animal de gran cola que daba saltos prodigiosos, al que los indígenas llamaban *kangaru*.

—Paparruchas —dijo Munificio, desconsiderado, aunque decidió enmudecer con la mirada reprobatoria del gigantesco Rocha.

Don Arquibaldo prosiguió:

—Cuando terminó la reparación, Cook, escarmentado, decidió encontrar un paso que les sacara de aquel piélago de peligros y arrecifes donde se habían metido. Pero, una vez fuera ¿qué creen que hizo?

—Volver a los arrecifes —aventuró Munificio.

—En efecto —respondió Colín—. ¿Han conocido ustedes un terco semejante? ¡Después de estar a punto de perder el barco y quedar a merced de aborígenes y *kangarus* en el otro extremo del mundo para el resto de sus días, volvió al peligro sin pensarlo dos veces! ¡Solo para terminar su maldita cartografía, que todos aprovecharían y nadie le iba a agradecer, salvo el rey Jorge poniéndole una medalla!

—Los motivos de los espíritus privilegiados no siempre se comprenden por el común de los mortales —dijo el Oidor como un reproche, en tono bajo. El resto de los cofrades nada objetó, a pesar de que el comentario podía haberse interpretado como un menosprecio, pues las palabras del señor Araoz parecieron salir de lo más profundo de su alma.

—El caso es que —retomó don Arquibaldo su narración— no hay dos sin tres, y en la última ocasión pasó lo que tenía que pasar: navegando a una media milla del arrecife, el *Endeavour* se quedó sin viento. La marea los llevó sobre una gran muralla coralina, de la que se llegó a estar a menos de cien metros, con casi doscientos bajo la quilla, lo que hacía impensable fondear.

—Dios misericordioso —observó el gaviero—. ¡Estaban perdidos!

—Prácticamente —corroboró don Arquibaldo—. El señor Cook ordenó remolcar el barco con el bote; pero no podían con él. Entonces, milagrosamente, se entabló una leve ventolina. Trampeando con el bote y el viento, con pericia increíble, o una gran suerte, Cook condujo el *Endeavour* a un paso en el arrecife, y poco después estaban fondeados sin peligro. ¡Escaparon por poco!

—Asombroso —terció el buzo—. ¡Menudo cabezota afortunado!

—Cook lo reconoció, aunque quiso justificarse con el hecho de haber completado su trabajo. Lo hizo. El *Endeavour* navegó luego a Batavia, donde murió la tercera parte de la tripulación por enfermedades de tierra como malaria y disentería. Fue el triste epílogo de un viaje incomparable.

—Desde luego —opinó Rocha, el gaviero.

—Pero que habría sido mucho menos terrible con un capitán menos terco. ¿No creen? —inquirió Munificio.

Decidí intervenir en la conversación:

—Todas las grandes expediciones parecen haber tenido obstinados capitanes al mando. Piensen en Magallanes, que seguía su propósito a costa de humillar a sus capitanes sojuzgándolos continuamente y reprimiendo motines sangrientos.

Intervino entonces el Oidor:

—Tal vez sea bueno poner las cosas en su sitio, joven: Magallanes no solo debía ser terco, sino también muchas otras cosas; ahí está si no el hecho cierto de haber caído en desgracia de ilustre persona, el rey Manuel de Portugal llamado el Afortunado. Pero hay que decir que su dureza de carácter no tiene nada que ver con lo que eran diarias prácticas de navegación: sepa usted, joven, que el control vespertino de los barcos de una flotilla era práctica habitual desde tiempos de Cristóbal Colón y los Pinzones. En las instrucciones de don Fernando el Católico a estos y a Juan Díaz de Solís puede leerse: «Yendo navegando y dando lugar el tiempo, vayan la Almiranta y Capitanas cada día a dar el buen viaje a la Capitana Real. Buen viaje y Buen pasaje».

—Sin embargo —repliqué— engañó al rey diciéndole que había un estrecho en los 40° Sur, y que las islas Molucas le pertenecían.

El Oidor suspiró; no parecía indignado, solo ligeramente molesto:

—Estimado amigo: decir que un *Fidalgo da Cota de Armas* como Magallanes, esforzado, valiente y presto en combates, pudo engañar a alguien en temas de tan trascendentales alcances como los que habéis mencionado puede ser mucho aventurar. Creo recordar —si no me equivoco— que los conocimientos geográficos del portugués provenían del astrónomo con el que vino a España, Ruy Faleiro, y un mapamundi del alemán Martin Behaim con el que Magallanes se hizo en la Tesorería Real portuguesa. En este figuraba el estrecho de los cuarenta sures, aunque luego estuviera, realmente, en los 53°, y las Molucas aparecían dentro de las tierras del rey de España según la línea de demarcación trazada cien leguas al oeste de Cabo Verde, aunque, como el diámetro de la Tierra estaba equivocado, quedaban en realidad fuera, y mucho más aún al mover esta imaginaria línea de demarcación trescientas setenta leguas al oeste de las islas mencionadas. Yo pienso que si Magallanes engañó a alguien fue porque antes otro le engañó a él, o se había engañado a sí mismo, o, lo más probable, que se engañaran todos. El delito de Magallanes no fue el de embaucador, sino el de tirano pertinaz.

—Otro terco fatal —sentenció Munificio.

—Yo recuerdo, sin embargo —terció Rocha, el gaviero—, a don Alejandro Malaspina, y de terco no tenía nada, sino más bien al contrario. Era y es persona sensata, mundana y comprensiva.

—Puede que eso le ayudara a rematar bien su expedición, siendo luego recibido en la corte y agasajado por el propio rey. Pero fijaos que tanto Magallanes como James Cook acabaron sus días por mano de indígenas de las tierras que descubrieron, en Mactán (Filipinas) y Hawái. Sus vidas quedaron en el océano que ayudaron a descubrir.

Con este sabio epitafio del señor Colín diose por terminada la junta de aquel día, pues llegaba el amanecer. Continuaron las jornadas siguientes de esta guisa, en el navegar potente y perpetuo, no sin leves incidencias hasta el 12 de enero, en que se señaló tragedia afectando muy seriamente a la gente de jarcia como el señor Rocha. Tal como a menudo sucede en navegación de altura, durante las jornadas anteriores nuestras tareas y quehaceres nos habían absorbido hasta el punto de hacernos olvidar reuniones y conjeturas. El señor De Nemours y un servidor hubimos de atender al vaciado y cambio del mercurio del barómetro, que parecía sufrir las consecuencias de los cambios de temperatura; como es sabido, el mercurio, único metal líquido a temperatura ambiente, es difícil de manejar y mucho más de volver dócil teniendo la pretensión de encerrarlo en tuberías y ampolletas para que señale coherentemente aquello que se desea con precisión y fiabilidad. Espontáneamente, uno de los termómetros dejó de marcar como el otro ¿cuál diría verdad? Mi amo y maestro, conforme se enfundaba cada vez en más gruesas ropas de abrigo, mudó a un humor de perros, trayéndome de cabeza siempre esclavo y apaleado. Al menos el cronómetro, bien guardado en su caja, permaneció intacto y proporcionando diariamente aquel dato que, en los relojes de Cádiz, obligaba a los párrocos a señalar vísperas, a las viudas a acudir a misa, al político a concertar sus citas, al mercader a asistir a tiempo al almuerzo y al preso descontar lo que le faltaba para ascender al patíbulo o que le fuera devuelta la libertad. Se hacía apenas creíble que, en la lejana ciudad situada en el otro hemisferio del mundo, las manecillas marcarían exactamente lo mismo que lo que señalaba el Le Roy, para que la escuadra del señor Álava supiera dilucidar, a la hora de la meridiana, dónde diantres se encontraba.

Los vientos se volvieron variables, acometiéndonos desde el sudeste. Estos vientos del sur procedentes de ignotas latitudes donde apenas nadie ha penetrado no dejaban de parecer siniestros, enigmáticos, desproporcionados; la consecuencia inmediata de sus ímpetus la pagaban las velas y las brigadas

de trabajadores de la arboladura. Se hallaban, precisamente, los gavieros del *Europa* reparando una mañana los daños nocturnos, que obligaban a reponer la escota en el extremo de la verga mayor, cuando uno de los hombres perdió manos y luego pies; hay en estos trances como un sexto sentido, un nervio de alarma que alerta a todo el navío —en especial a la gente de la arboladura— de que alguien que se encuentra en las alturas está en peligro inminente. Con el buque escorado a estribor, y la verga mayor amurada muy por fuera de las bordas, el desafortunado gaviero cayó al agua lejos de donde podía ser rescatado. La reacción en el alcázar fue inmediata, por no hablar en el combés, donde los marineros, antes de recibir la orden, ya estaban braceando las gavias y juanetes para detener el buque y emprender el rescate. Pero el *Europa* era un navío grande, navegaba potente con el viento sureño a casi ocho nudos y, por desgracia, tardó mucho en aminorar su marcha (nunca llegaría a detenerse). Don Joaquín Ayora, oficial de guardia en aquel momento, mandó botar el serení por la popa y avisar al *San Pedro Apóstol* que navegaba por la popa, de lo que había sucedido. Asimismo, y con presteza, situó dos guardiamarinas en el coronamiento con la consigna expresa de seguir al náufrago para no perderlo de vista. No obstante, todo fue inútil; cuando el jefe de escuadra subió al alcázar, solo pudo constatar lo que había sucedido; con dos buques casi al pairo con sus velas a la contra, y la escuadra desorganizada, tras cerciorarse de que se había hecho todo lo posible, solo pudo ordenar que prosiguiera la navegación.

Nos hallábamos entonces por paralelo en la latitud de Montevideo y el estuario del Río de La Plata, es decir, los treinta y cinco grados sures, aunque no llegamos a ver tierra. Empezamos a encontrar, no obstante, muchos barcos ingleses dedicados a la pesca de la ballena; estos enormes animales, que se prodigan en todos los mares, producen grandes ganancias con su carne, que se extrae de ellos en una cantidad cercana a los dos mil galones por animal. Los británicos, tanto los de la metrópoli como los de las colonias, explotaron esta caza con casi doscientos barcos, la mayor parte de ellos procedentes de una isla de Nueva Inglaterra, Nantucket. La guerra de la Independencia estadounidense prácticamente borró a los últimos de los mares, pero, sustituidos por buques ingleses, el número se mantuvo. Las tripulaciones eran hombres ávidos y crueles; Rocha, aún afectado por la pérdida del compañero, compareció una noche en la Junta del Trinquete, contando que, cuando la *Descubierta* estuvo sobre la costa patagónica, los habitantes de estas desoladas tierras llamaban a los balleneros británicos «hermano guanaco malo» por el rubio de sus cabellos, similar al de las llamas. Los ingleses

acostumbraban a permitir que los famélicos patagones se aproximaran a los restos de una ballena varada en la costa para tirotearles después por diversión, matando a seres humanos indefensos.

El 18 de enero, en los 39° de latitud Sur, los serviolas avistaron como un peñasco en la mar; no era tal, sino una ballena muerta. Aprovechando que el *Europa* se había adelantado otra vez, se amainó velas para observar el cadáver mientras esperábamos al resto de la escuadra. Surgió entonces una singular aunque muy educada discusión en el alcázar entre el jefe de escuadra Álava y los oficiales; sabedores todos de que el Mago —como se conocía a mi amo— era un estudioso de los órdenes de clasificación animal, el señor De Nemours fue llamado al puente para ejercer de árbitro imparcial y exponer sus argumentos.

—Dios del cielo —se le escapó a mi maestro cuando supo para qué era requerido. Se ciñó el desgastado levitón negro de viaje y trató de amansar sus ondeantes cabellos, procediendo luego, conmigo a la espalda, a atender a los señores españoles.

—Estimado amigo —dijo el jefe de escuadra, recibiéndole cordialmente —, tal vez sea abusar de su tiempo si me permito consultarle acerca de una polémica que ha surgido entre nosotros.

—¿De qué se trata? —preguntó, tal vez algo secamente, el señor De Nemours.

Tomó entonces la palabra, con la aquiescencia del señor Álava, el capitán Del Postigo:

—Verá usted, *monsieur*: nos preguntábamos si el orden de los cetáceos como este que ahí flota son peces o animales.

—¿Cómo? —inquirió mi maestro.

—Tal vez requiera una pequeña explicación —subrayó el señor Álava—. Verá usted, caballero: si las ballenas son peces pueden pescarse sin mayores escrúpulos, mientras que, si son animales, han de guardarse con ellas principios y escrúpulos idénticos a los que se observan con especies como el ganado.

En otras circunstancias, o en presencia de gerifaltes o marinos franceses, el señor De Nemours habría ponderado muy bien si la opinión cualificada que iba a emitir caía del lado del bando que más le interesaba; pero la prueba de que aquel día, a bordo del *Europa*, aquello le importaba un ardite es que ni tan siquiera se molestó en preguntar quién sustentaba cuál. Se expresó pues, y a todo riesgo, con absoluta sinceridad:

—Entiendo, señoría, que el orden de los «peces», como le llamáis, se refiere a animales dotados de branquias, vejigas natatorias, escamas y estructura ósea infraespinal; mientras que los cetáceos diseccionados se ha comprobado respiran con pulmones, su piel es continua y suave, y su esqueleto dotado de columna vertebral. Además, su reproducción es la clásica de los mamíferos, frente a los «peces», como vos les llamáis, que se reproducen por huevos. Por lo tanto, diríamos que los balénidos estarían más cerca de los rebaños de vacas que de los cardúmenes de caballas.

—¡Ajá! —dijo, satisfecho, el comodoro Álava—. ¿Lo veis?

—Pero los británicos basan precisamente su brutal y masivo derecho a la pesca —alegó el capitán Del Postigo, con su sereno tono habitual— en que se trata de peces, igual que un arenque, un salmón o un jurel.

—Estamos por desgracia habituados, señor —intervino ahora el primero, Ayora— a que los señoritos ingleses perpetren sus atropellos por todo el orbe con justificaciones carentes de base, únicamente sustentadas por la fuerza de las armas. Ahí está, sin ir más lejos, la tropelía de Gibraltar, la expulsión de nuestros pesqueros de los bancos de Terranova o cómo se han apoderado del mercado de esclavos con Indias. Aquí tenemos otra demostración —su mano se extendió hacia el cadáver de la ballena— de cómo proceden.

—Lo cierto es que en la reciente guerra de las Colonias no les ha ido tan bien —replicó mi amo, no sin cierto humor que captó Ayora, ofendiéndose.

—Bueno, bueno —zanjó el jefe de escuadra, viendo por dónde derrotaba la conversación—, entonces quedamos en que los balénidos son animales, ¿no es cierto? Aunque me temo que la rentabilidad de su pesca es tan grande que nadie la abandonará por una simple consideración de orden académico. Ya no es ningún secreto que, hace siete años, un condenado ballenero, el *Emilia* del capitán Shields, probó suerte en el santuario del océano Pacífico y lo encontró tan fabulosamente productivo que no tardó en correrse la voz, y hoy dos centenares de balleneros matan estos animales al otro lado del cabo de Hornos.

—Bestias —se le escapó a mi amo.

—Señor, os recuerdo que estáis en el alcázar —advirtió Ayora, reprochando a De Nemours su lenguaje en el puente en presencia del general Álava.

—Es de comprender la vehemencia de nuestro científico —terció este en la cuestión—, si tenemos en cuenta que su país se encuentra ahora en guerra con la Gran Bretaña. Posiblemente, pronto lo estaremos nosotros también.

—Lástima —dijo el comandante— porque con nuestros cinco buques de guerra podíamos haber efectuado una productiva cacería por estos pagos donde no se nos espera.

—Desde luego, desde luego —contestó Álava, satisfecho con el instinto depredador de su capitán de bandera, tan extraño, por término medio, entre los mandos militares españoles.

Concluyó así la conversación, y mi maestro y yo regresamos al camarote. Él estuvo un rato en silencio, echándome fugaces vistazos. Al fin se dirigió a mí:

—Tal vez te preguntes por qué he empleado ese lenguaje refiriéndome a los balleneros.

—No, señor —repliqué respetuosamente; pero él siguió adelante como si la respuesta hubiera sido afirmativa:

—Las ballenas son criaturas absolutamente maravillosas, puede que el último vestigio vivo de otra época en la que el planeta estuvo habitado por seres colosales; llegan a medir treinta metros de largo, pesan unas noventa toneladas y viven alrededor de cuatrocientos años.

—Increíble —musité, asombrado—. Y ¿qué comen?

—Pequeñas criaturitas de la mar, no mayores que tu dedo pero en grandes cantidades.

—¿No comen hombres ni animales mayores?

Mi maestro negó con cara resignada.

—No, querido Jacques. Puede que ese sea su peor defecto. Son grandes animales pero, ante el hombre, tienen muy poca defensa. Solo cuentan con sumergirse cuando son atacadas, pero como han de volver a salir a la superficie para respirar, quedan a merced de sus cobardes depredadores, a los que apenas pueden ver. Estos, con afilados arpones, les atraviesan en sus órganos vitales y esperan a que se desangren y mueran; entonces los arriman a sus barcos, los trocean y convierten en aceite. Hay una especie de ballena que apenas se defiende, es muy productiva y flota como un navío después de muerta; resulta tan clara y asequible de cazar que los balleneros la llaman ballena franca. Por fortuna, no todas son así.

—¿Qué sucede con las demás?

—Verás: la ballena azul resulta demasiado grande y, a veces, difícil de pescar. Y la ballena gris se hunde cuando está muerta, además de producir pocos beneficios. Los rorcuales no son muy grandes; el que tiene más casta es el cachalote.

—¿El cachalote?

—Sí. Tiene una enorme cabeza llena de aceite, y pelea como un bravo. Los balleneros le respetan porque algunos han hundido sus barcos, lo que no se puede decir que les esté mal empleado. Pero hay capitanes tenaces y obstinados, dispuestos a capturarlos al precio que sea. Seres despreciables, unos auténticos sádicos asesinos.

—Tercos y cabezotas —dije.

—Mucho. Cuidado con ese lenguaje, jovencito —me advirtió con cierta sorna.

—¿Igual que Magallanes y Cook?

—¡Condenado diablejo! —exclamó De Nemours, fingiendo irritación—. Te estás haciendo un ingenioso pilluelo. Escucha Jacques: la tenacidad es como el vino; hay que saber dosificarla.

Resultó evidente la satisfacción del jefe de escuadra Álava y el resto de su plana mayor cuando el día 28 de enero de 1796 se produjo la arribada a la mayor de las islas Malvinas, poniendo la escuadra proa a la embocadura norte del estrecho de San Carlos, en demanda del llamado Puerto Egmont, donde fondeó el *Europa* no sin dificultades, dejando caer dos anclas. Tal como lo describe el señor Malaspina, que nos precedió en este fondeo cinco años atrás, se trata de un enorme tenedero donde cabría toda una escuadra, pero incómodo, pues se ve azotado durante las horas del día por fuertes vientos del primer al cuarto cuadrante. Sobre la costa rasa y despejada, carente de bosques, y, por lo tanto, de leña, solo destacaban los vestigios del establecimiento inglés, abandonado en 1770 tras arduas y espinosas negociaciones entre británicos y españoles, mientras que nosotros, en la otra isla (Borbón o Soledad) despoblamos nuestra instalación pesquera a instancias del señor de Bouganville, a cambio de una compensación económica.

No obstante su aparente mal aspecto, el puerto y el amplio estrecho presentan tres entradas, son buen tenedero y en sus aguas y costas abundan especies animales y vegetales de gran utilidad para el viajero. Plantas antiescorbúticas como el apio silvestre pueden hervirse y consumirse en infusión; los pingüinos y avutardas son tan confiados que se matan a palos y estacazos, y de ahí a la mesa tras desplumaje, evisceración y braseado es solo un instante, aun cuando conservan un fuerte sabor a marisco que en la zona es excelente. El pescado, que el señor de Malaspina encontró a faltar, fue para nosotros abundante e incluso de sobras, por lo que pudimos ahumarlo y salarlo en barricas para más adelante. La escuadra completó la aguada mientras que, desde Soledad, la destacada *Pilar* trajo ochenta reses grandes

que durante una decena de días fueron agasajo en la pitanza de las dotaciones; el comandante Zapiain vino además con la nueva, transmitida por el gobernador de las islas Sanguinetto, de que se esperaba en aquel puerto para destacamento y enlace con Montevideo y Buenos Aires —engrosando el inventario del Asentadero del Río de la Plata— a la veterana corbeta *Descubierta* que, tras su memorable viaje con el señor Malaspina, había estado llevando azogues al puerto de Montevideo.

Tales pequeñas dichas, y otras que haré gracia al lector por no colmar su paciencia en el relato, amenizaron y alegraron a las dotaciones de los cinco buques de la escuadra hasta tal punto y manera que sería difícil de explicar a quien considere estas cosas vacuas o de poca relevancia, o jamás haya formado parte de un todo común como es escuadra sabedora de que su jefe está seguro, satisfecho y complacido de su competente navegación, sin dudas respecto a la solidez de sus barcos y la decisión de sus comandantes, y afianzada la logística en el completo aprovisionamiento y reparación de los buques para el tremendo desafío que esperaba, esto es, el cruce del cabo de Hornos. Navíos y fragatas recibieron más recios velámenes y de menor superficie, adecuados para los fuertes vientos, se completó y revisó la estiba en las bodegas y calas para que no pudieran darse desplazamientos, y la artillería, hasta ahora presta para el combate, se embragó, amarró e inmovilizó, trincándola a cubiertas y baos, para resistir los esfuerzos y movimientos violentos que en todos los buques se esperaban.

El jefe de escuadra Álava, acompañado, otra vez, de los cinco capitanes de la flota, supervisó personalmente estas operaciones durante una larga semana de preparación, en la que halló también tiempo para bajar a tierra a estirar las piernas, a pesar de lo difícil del barqueo. Tal como sospechaba, el señor Munificio fue requerido para repasar la obra viva de los buques de la escuadra, a pesar de que el *Europa*, revestido en su última carena de planchas de cobre, realmente no lo necesitaba. También buceó en la comprobación de bulones y codastes de las palas del timón, y cada vez que regresaba a bordo con su escuálida anatomía temblando como una hoja a voz en grito pedía abrigo, un cuenco de sopa o menestra caliente para sus tripas encogidas y algo de piedad al mando, por si este dignara prestarle oídos.

En realidad, todos los miembros de la Junta del Trinquete se hallaron tan ocupados y requeridos que durante la estancia en las Malvinas no se pudo celebrar reunión, que tampoco habría sido prudente con el buque fondeado. Rocha y Colín trabajaron a destajo en la reparación y puesta al día de jarcias y velámenes, Munificio se desesperaba bajo el agua y hasta el misterioso señor

Araoz, el Oidor, halló tarea en la que ocupar sus habilidades en la forma que paso a relatar: sucedió que cierta mañana, tras registrarse inusual actividad en el alcázar y los apartamentos del jefe de escuadra, un suboficial fue enviado a la búsqueda de otro miembro de la dotación. Imaginen cuál no sería mi sorpresa cuando, en compañía del comandante del *Montañés*, acudió solícito a la llamada el señor Araoz, al que, en principio, me costó reconocer. Lo que yo había creído hábito en el que destacaba la estrella de ocho puntas, era a pleno día y en realidad, un viejo capote de mar de mediado el siglo. La estrella no era tal, sino huella de la que debió figurar allí algún día; puede que como el propio Oidor, al que ahora, a plena luz del sol y con la cabeza descubierta, reconocí distinto de lo que el sobrio perfil de su rostro y el sonido de su voz en la noche me habían llevado a concebir. A pesar de su pelo cano, que ya escaseaba por las sienes, el Oidor presentaba una noble cabeza de frente muy despejada, dos ojos acerados al fondo de las infinitas comisuras de los párpados y un mentón limpio, lampiño y despejado. Era tan alto como los oficiales de mayor talla, y el resto de la tripulación le miraba no sin cierto respeto, desapego o distanciamiento. Haciendo como que no le conocía, no pude reprimir preguntar a Novales:

—¿Quién es ese caballero?

El joven oficial demoró un instante en responder.

—Se trata de una especie de intendente. Un funcionario embarcado por deseo expreso del jefe de escuadra.

La vaguedad e inconcreción de la respuesta y la insospechada relación de Araoz con Álava alentaron mi curiosidad de manera tan llamativa como no habría podido ser más. Decidí continuar preguntando:

—¿Sucede algo extraño a bordo?

De nuevo el apuesto muchacho pareció violento e incómodo con la conversación.

—Desertores.

—¿Cómo?

—*Déserteur*. El despensero y un marinero del navío *Montañés*. Se les ha acusado de un hurto y, creyendo que van a recibir un severo castigo, han aprovechado un viaje a tierra para no regresar a bordo.

—Pero, aquí, en este lugar desierto y perdido ¡no tienen ninguna posibilidad!

—Es exactamente lo que piensa el jefe de escuadra. Pero no desea ser tan indulgente que pudiera dudarse de su seriedad y severidad. Las normas de la escuadra deben ser iguales para todos; no obstante es inhumano dejar a dos

hombres aquí abandonados y quiere que se les convenza para que regresen a bordo.

—¿Esa es la misión de este señor?

Novales miró al infinito con expresión de reprocharse haber hablado más de la cuenta. Se me aproximó ligeramente, y, hablando ya en confidencia, dijo:

—El señor Álava conoce al señor Araoz desde hace mucho tiempo, y confía en él para tales asuntos. Probablemente lo mande a tierra para hablar con los desertores.

En efecto, no mucho después y en completo silencio, vimos cómo Araoz, con expresión decidida y silenciosa, enfundado en su oscuro y anticuado capote, emprendía el desembarco en la lancha con el timonel del comandante a la caña. Nadie pareció inmutarse por este hecho, pero en las miradas de todos, al menos los que se hallaban en el alcázar y el combés que pude ver, quedó marcado el hecho de que habían tomado buena nota. Los asuntos de deserción son trapos sucios del navío que la dotación hace como que no ve, aunque esté atenta y pendiente como sabueso para enterarse de la forma en que los lava el mando y así extraer las consecuencias pertinentes en lo que pudiera afectar a cada uno. Sin embargo, para el ingenuo como yo surgía una cuestión ineludible:

—¿No podría ocuparse de este asunto un oficial del *Montañés* que les conociera, como vos lo sois del *Europa* y sabéis de vuestros hombres? —acucié al joven Novales.

—No —respondió tajante. Su recio tono y el rechazo que apareció en su rostro me impresionó vivamente, haciéndome retroceder. Descubría, a mi pesar, una nueva cara del que yo creía mi amigo o coetáneo Inocencio Novales. Se ablandó, no obstante, al cabo de un rato, comprendiendo que tal vez se había excedido. Mientras la lancha se empequeñecía camino de las ruinas del establecimiento inglés, y los comandantes del *Europa* y el *Montañés,* Del Postigo y Valcárcel, paseaban tensos y en silencio por el alcázar (supuse que esperaban el término de la gestión para elevar el resultado al jefe de escuadra a su debido tiempo), Novales encontró momento para acercárseme y decir:

—Un oficial en funciones no puede negociar con desertores. Jamás podría hacerles concesión sin deshonrar su propio cargo y el uniforme; su obligación es prenderlos y ponerlos a disposición de la autoridad competente. Por eso es necesario un intermediario.

—¿Un intermediario? —inquirí, y él aclaró:

—Los marineros jamás hablan con un oficial al cargo y sometido al mando. Sin embargo, se confiesan como ante un sacerdote con un oficial caído en desgracia, pues todos saben que los castigos más graves y crueles de la Armada son para la oficialidad díscola o que, por el motivo que sea, ha incurrido en falta grave.

La respuesta abría ante mis ojos un inmenso universo de enigmáticas posibilidades. Decidí ir poco a poco:

—Os referís a una especie de confesor. Un Oidor.

Al escucharme pronunciar esa palabra, Novales se dio inmediatamente cuenta de que sabía más de lo que él creía.

—Tiene razón vuestro maestro —dijo— cuando elogia vuestro ingenio y capacidad de comprensión.

—Que, en la medida de lo posible —repuse humildemente— pongo, para lo que necesitéis, a vuestra disposición. Ahora, decidme si podéis ¿en qué desgracia incurrió nuestro Oidor, el señor Araoz?

Ante esta nueva pregunta, el muchacho hizo un apurado gesto; alivió con el dedo índice el cuello de la casaca, a pesar del frío reinante, y, entornando al fin la mirada en lo que se me antojó un frío cálculo de posibilidades, dijo al fin:

—La luz de luna.

—¿Cómo?

De nuevo pareció incómodo don Inocencio antes de contestar:

—Puede que alguna vez sí que necesite vuestros servicios; confidencialmente, claro.

—Por supuesto —le tranquilicé.

Miró hacia arriba; a un lado, luego, disimuladamente, al otro. No había nadie cerca que pudiera escucharnos:

—¿Habéis oído hablar de la campaña de 1779 en el canal de La Mancha?

Algo recordaba, en efecto. Quince años atrás, cuando Novales y un servidor éramos aún portadores de pañales a cargo de nuestras nodrizas, España había entrado en guerra junto a Francia apoyando la independencia de las Trece Colonias norteamericanas, lograda, finalmente, en 1783. Cuatro años antes, a fin de privar a Gran Bretaña y la Royal Navy del dominio de sus aguas metropolitanas, una inmensa flota de setenta y seis navíos franco-españoles, al mando del conde D’Orvilliers, se había desplegado en el canal de La Mancha, recluyendo a los británicos en sus puertos.

—Lo que probablemente ignoráis —continuó— es que, a fin de aprovechar este cerco, nuestra Real Armada española mandó a las Azores una

pequeña escuadra de tres navíos y dos fragatas, idéntica a esta del general Álava, bajo el mando de don Juan de Lángara, para atacar el tráfico mercante inglés. No tuvieron mucha suerte; a pesar de que apresaron una fragata británica, el navío *Poderoso*, averiado en un temporal, se hundió. Llegado el otoño, Lángara se replegó, con los barcos supervivientes, al estrecho de Gibraltar. Se le había encomendado apoyar las múltiples operaciones que allí llevaba a cabo nuestra marina cooperando con el ejército en las operaciones de asedio del Peñón. Estaba allí, sin ir más lejos, el capitán de navío Álava con la fragata *Santa Bárbara*, que capturó un transporte inglés. Acababa de entrar en Cádiz la exhausta escuadra española del canal de La Mancha, así que, para custodiar el Estrecho, Lángara recibió tres de los navíos recién llegados y otros seis salieron de Puntales, componiéndose una flota de once unidades. Dos de los capitanes de estos buques están aquí, en las Malvinas.

—¿Ah, sí? ¿Quiénes?

—Uno es el señor Valcárcel, que mandaba el *San Julián*.

Desvié la mirada para observar al enjuto y envarado comandante que paseaba presa de la inquietud por el alcázar; me habían informado de que el actual capitán del *Montañés* procedía de la aristocracia española, ostentando por herencia el marquesado de Medina. Ahora tenía que pasar por el agobio de que dos de sus tripulantes hubieran desertado.

—El otro estaba a cargo del navío *San Lorenzo*. ¿Sabéis de quién se trata?

—Araoz.

Novales alzó la mirada, viendo que había comprendido. Decidí exprimir al máximo el improvisado interrogatorio:

—¿Sabéis qué le sucedió para caer en desgracia?

Don Inocencio replicó esta vez reiterando aquellas misteriosas palabras:

—La luz de luna.

—¿Qué significa?

—No debería decíroslo. En la Real Armada española, como en vuestra Reale Armeé, a nadie le gusta recordar episodios desgraciados. Es mejor hacer como si nunca hubieran tenido lugar.

—¿Qué pasó en la luz de luna? —insistí.

Novales paseó, separándose de mí, hasta apoyarse en la baranda del pozo del combés. Regresó y, muy despacio, en tono bajo, fue desgranando lo que sabía:

—De camino a Indias, ese viejo pero afortunado almirante inglés, Rodney, decidió irrumpir de improviso en el estrecho de Gibraltar con sus veintidós navíos para levantar nuestro bloqueo. Una fría noche de enero del

1780 atrapó los barcos de Lángara dispersos, sin apenas posibilidad de defenderse. Ordenada la «caza general», Lángara, totalmente superado, mandó a sus buques emprender la huida y ponerse a salvo en Cádiz mientras él plantaba cara al enemigo. Fue una iniciativa polémica, pero inevitable dada la superioridad británica; hasta el propio almirantazgo respaldó luego a Lángara, que con su insignia el heroico y viejo *Real Fénix* y otros cuatro navíos hizo frente a Rodney, siendo todos apresados salvo el *Santo Domingo*, que voló por los aires.

El joven oficial hizo ahora una pausa que pareció sumirle en un estado entre la nostalgia y la melancolía. Le concedí este descanso antes de preguntar:

—¿Qué sucedió con el resto?

Repentinamente pareció recuperar el optimismo:

—Escaparon. Y eso que dos de ellos, el *San Julián* y el *San Eugenio*, cayeron también en manos enemigas, pero fueron represados; lo que, en el caso del primero, salvó la carrera del señor Valcárcel. Se dio la desafortunada circunstancia de que los navíos ingleses estaban con los fondos recién forrados de cobre, mientras que los nuestros aún no habían incorporado esta novedad. Así pues, en un combate de persecución como el que se trabó aquella noche a la pálida luz de la luna, los barcos españoles eran atrapados sin remedio. Por suerte, hubo navíos como el *San Justo* o el *San Genaro* que estaban lejos, y apenas se enteraron del combate. Sus comandantes fueron absueltos. Sin embargo, el *San Agustín* y el *San Lorenzo* del señor Araoz estaban cerca… y huyeron.

—¿No eran esas las órdenes?

—Vos no lo entendéis —replicó Novales, añadiendo a continuación—: En la Real Armada es tradición, cuestión de honor desde tiempo de galeones y el almirante Oquendo en Pernambuco, prestarse apoyo unos a otros. Ayudarse sin importar lo graves que puedan ser las circunstancias. A pesar de las órdenes de Lángara, los *Princesa*, *Monarca* y *Diligente* se quedaron con él para defender al *Fénix*. En un intercambio de prisioneros en Gibraltar, sus capitanes fueron canjeados, y regresaron a la Armada con honores. Valcárcel y Domonte, del *San Eugenio* este último, lograron entrar en Cádiz con sus barcos y las tripulaciones de presa inglesas apresadas, que se canjearon también. Urreiztieta del *San Justo* y Tejada del *San Genaro* tuvieron una buena justificación, pero ¿qué podían alegar Doz y Araoz del *San Agustín* y el *San Lorenzo*? Justificarse con el hecho de que les habían ordenado huir podía interpretarse como un menoscabo para el honor del jefe de escuadra Lángara.

Así pues, eran víctimas propiciatorias, cabezas de turco a mano para que el almirantazgo ofreciera a su majestad por este desastre.

—¡Qué bajeza! —exclamé extralimitándome.

Novales me miró, circunspecto.

—Servir en la Armada a veces tiene estas cosas. Has de sacrificar tu carrera para que otros puedan salvar su honor. Pero los oficiales de escalafón, como los navíos de la Real Armada, siempre ayudan a los compañeros. Álava, cargado de honores en el Estrecho, decidió tomar bajo su protección al señor Araoz, inhabilitado y suspendido de empleo y sueldo durante veinte años por el tribunal militar que le juzgó. Siempre lo lleva en todos sus barcos; es el Oidor, y hace las funciones que no pueden otros oficiales.

—Triste destino —hube de reconocer.

—Peor sería dejar en tierra a un marino de raza como Pastor Araoz. Un veterano como él puede llegar a ser muy útil a la escuadra en tal dilatada expedición. Además, es persona sacrificada.

—¿Qué queréis decir?

El joven teniente del *Europa* se me acercó poniendo una mano sobre su boca para susurrar:

—Es caballero de la Orden Hospitalaria.

—¡Caramba! ¿Un templario?

—¡Chsss! —protestó por mi indiscreción, apartándose definitivamente camino del alcázar.

No mucho tiempo después, puede que una o dos horas, la lancha del *Europa* regresó, con el Oidor a bordo, dejando atrás las ruinas del establecimiento inglés. Araoz venía solo, lo que significaba que no había logrado convencer a los desertores. Álava y Valcárcel, contrariados, se retiraron al gran camarote.

—Malditos cabezotas —nos pareció escuchar al jefe de escuadra—. Solo tienen pingüinos y avutardas para subsistir, y ningún medio para llegar al puerto de Soledad. Acabarán comiéndose entre ellos.

Al parecer, este tipo de aventuras devengaba, inevitablemente, un tipo de terco recalcitrante que acababa por buscarse su ruina. Como el señor Magallanes.

5
BORDOS SIN FIN

Nos sumergíamos irremediablemente en un mundo oscuro y frío del que proceden tantas adversidades y la completa dimensión del sufrimiento, de forma rápida solo eludible a través de la muerte. ¿Qué tiene el cabo de Hornos para cambiar tanto a los hombres? Puede que ser punto de reunión, de concentración de los vientos en contra, los míticos rugientes, los bramadores, los gélidos; el estrecho de *sir* Francis Drake es la trampilla, el filtro por el que, lejos de escapar, te metes de lleno en la emboscada. Todo cambia al oeste de la isla Diego Ramírez. En el Atlántico, las dimensiones de las travesías se miden con cuatro mil millas náuticas, y los atajos, solo con dos mil quinientas; las naos van y vienen a placer por las rutas de los alisios, volviendo por las Azores. En el Pacífico, sencillamente, las naos perecen; se eternizan en travesías de seis mil, ocho mil, diez mil millas náuticas, que no hay despensa, pertrechos ni salud que resista. Aparte, una nao no es capaz de cruzar, bolinando, el estrecho de Drake. Para eso está el intrincado estrecho de Magallanes, rendija que el *fidalgo* terco, taciturno y genial tuvo la suerte de encontrar para sí mismo. De no ser por él, no habría llegado al Pacífico, con sus malparados buques, jamás. El Paso del Suroeste, como el del Noroeste, sería otra quimera imposible a añadir a las gestas que nadie ha logrado.

A pesar de saber por adelantado que sufrirá como un perro allí abajo, un marino tiene suerte si dispone bajo sus pies de un competente navío como aquel en el que nosotros viajábamos. Aun así, ninguna nave es garantía de nada en aquellos lares; esta es otra de las apreciables diferencias. El bastión flotante, majestuosa fortaleza que, ocultando sus debilidades, se desplaza al impulso de viento y olas que en otras latitudes le respetan, aquí queda por completo desnudo ante las circunstancias; si, bajo el rango y entorchados de navío hay debajo embarcación honrada, competente, recia, luchadora y bien tripulada, habrá también madera para seguir adelante. Otra cosa, el cabo de

Hornos no consiente; descubre el talón de Aquiles, penetra por allí a saco y, en menos que canta un gallo, todo ha ya terminado. Queda tan solo el mar, el rugido del viento, tal vez unos restos, una oración y algún solitario cadáver vagando por el océano de cielos inexistentes y olas grises e indiferentes. Un marino ha de ser muy marino para echarse el barco a las espaldas y cruzar de este a oeste el cabo de Hornos; porque las olas no quieren, y te empujan y golpean; la mar tampoco lo aprueba, te engaña y mientras piensas que avanzas, mueve toda su masa, contigo encima, en sentido contrario, devolviéndote al punto de partida. Y porque, en el fondo, cuando uno ve y siente a lo que se enfrenta, sopesa el designio absurdo de una patria deshonesta que aquí lo emitió, y se da cuenta de que no lo desea.

Muchos barcos no han podido con el cabo de Hornos; reposan en su frío lecho, o esparcen sus pedazos en las ignotas costas de más al sur, allá donde dicen existe el hielo, y hasta los fantasmas se congelan dejando en paz a los vivos e hibernándose los muertos. Otros, sencillamente, se han rendido. El lugarteniente de Cook —un tal William Bligh, según el señor Colín— prefirió darse la vuelta y cruzar por Buena Esperanza pues el Hornos del pirata Drake dejó su pequeña *Bounty* para el arrastre. Una firme determinación: por ahí se empieza. Un barco sólido y bien preparado; una tripulación fogueada y aguerrida, capaz de sufrir. Conocer muy bien las posibilidades de una ceñida; emprender el primer bordo sin importar cuál será el último. Vivir al día; desayunar frío, comer poco apetitoso, cenar puede que en sueños. Echar caldo caliente al cuerpo es placer solo de dioses, cuando arranca la cocina y prende leña, porque, abajo, en la batería y el sollado, todo es un fango de humanos prendidos en ropa, sudor, mierda y meada. Todo, por siempre, *secula seculorum*, mojado. La humedad penetra tanto que solo la seca el agua ¿increíble? Es el reino del mal humor; lo peor de cada hombre a flor de piel cada día, si estimaste un compañero ayer hoy de él reniegas, detestas hablar de compañerismo, y, puede que más adelante, aprecies camaradería en quien sufrió tanto como tú. Al de los privilegios lo odias, allí mismo lo matarías sin escrúpulo en conciencia ni Dios padre, sea truhán, valiente, clérigo o superior; da lo mismo. Luego, curiosamente, y cuando todo pasa, lo olvidas. Esto es, a lo que supe, el cabo de Hornos: el reino de lo peor, con súbditos del infierno y agua hasta en las pecheras. El único sitio seco es el interior de toneles y cantimploras, pues de la potable ya no queda. El barco se enfrenta a todo azuzado por el mando. El capitán, inquieto; una vía de agua de escaso tamaño podría muy bien mandar todo al traste. Y el humano, a cumplir el trámite con ninguna educación, o rezando.

Cabo de Hornos es, también, el sueño que nunca se duerme; la guardia de medio cuarto. La vigilia que sueñas con ojos abiertos, el dormir es más velar, un dormitar, como el que flota sin hundirse pero también sin diferenciar un pensamiento de otro, absurdos, abstractos. Se extiende sobre la vida un manto y eres un muerto, solo que andas. No lo sientes ni percibes; cuando bajas muy abajo solo el recuperarse es lo que da sensación, al ver dónde habías ido; allá tan lejos donde pensaste que no habría camino de vuelta, y este camino se hacía de un solo modo, y es que aguantas. Si tú estás mal, te consuelan otros, que están peor. Cuando empieza, brutal, sublime y soberbio, el bordo amuras a estribor, y todo el navío, mundo hasta entonces seguro y acogedor que surcó las vastas inmensidades atlánticas, escora como humillado por fuerza ciega, avasalladora y omnipotente. El miedo cerval ante un adversario invisible se apodera de todo el que no tenga la entereza de un valiente, o la simple inconsciencia del temerario o el loco.

Abajo, en la bodega, los despenseros y estibadores ven preponderar, unos sobre otros, cargamentos antes nivelados por el adrizamiento del buque, mientras el agua de las sentinas corre, atropellándose, a los costados de sotavento. En el sollado, unos marinos y catres quedan sobre otros, resbalando inevitablemente, y en la batería, cual violento prodigio, los cañones de barlovento parecen adquirir vida propia para alzarse levitando y predominar sobre sus compañeros de la otra banda. ¡Ya te llegará la virada! puede que se digan estos. Pero la faena es para artilleros, condestables y el oficial responsable de cada batería, que, al sentir las bragas, zafas, maromas y maromanches crujir de espanto en el ánimo al tener que soportar peso de tal magnitud, una pieza del veinticuatro o el dieciocho pesa varias toneladas, no han de poder evitar nudo en el estómago que la víscera estruje; si alguno de aquellos tubos oscuros, ahora simple lastre alto e inútil, que son los enormes cañones a suerte de dieciséis unidades por banda (en cada batería) se soltara, cayendo al plan tras batir la cureña, nadie podría pararlos sin empeñar su vida en ello. Sin adversario posible, la pieza seguiría su camino a mayor velocidad cada vez, para embestir como ariete el forro de roble, olmo o pino, quebrarlo y, dejando tras de sí un enorme agujero, caer al mar. De todos es conocido que, en vísperas de combate, el comandante de navío no gusta de otra cosa que su buque erizado de cañones; mas, si la contienda es con adversario supremo como la mar, especialmente en el cabo de Hornos, todos los cañones estorban al que sepa de pesos altos y, de quererlos a bordo (por no tener más remedio o no querer resignarse a perderlos) uno solo desearía que estuvieran bien abajo, sepultados bajo el agua potable de toneles, cajas de bizcocho

rancio, menestra pródiga en gorgojos y cecina ahumada, en lo más profundo de la cala; aun si fuera posible, oxidándose sobre las tablas de la sentina. De qué servirían allí, no para disparar, desde luego, sino como homenaje a la gran soberana, reina de corazones, a la que hay que rendir pleitesía humillándose ante ella en parajes como el del cabo de Hornos: la estabilidad.

De tales negocios entiende el comandante y su segundo, y el tercero cuando, aun navegando bajo gavias arrizadas, entrepalos y tan solo el petifoque, vense proyectados del costado de barlovento del alcázar hacia la cumbre de un inestable trono infinito, cúspide que es la arista entre el coronamiento y la aleta, muchos metros sobre la acerada piel del mar, con el vértigo en las entrañas, miedo y frío en el corazón y una orden en los labios que jamás saldrá de allí, puede que por miedo a romper el sortilegio en el que, al fin y al cabo, hay que creer cuando las cosas, en lugares tan hostiles, marchan aún relativamente bien. Mantener la dignidad se hace a veces tan difícil como el propio equilibrio, cuando un simple resbalón, además, pudiera echarle a uno, con capote y botas de agua, por encima de la borda. Y ¿para qué si aquella mar ni tan siquiera es fecunda? Vida que en ella se arroja es vida que allí se pierde. Uno se arrima, inconsciente, al costado del tambucho si lo hubiere o al del simple gallinero donde poderse agarrar si una racha traicionera sometiera momentáneamente al buque, ganándole por la mano, el pulso a doña Estabilidad, dama siempre voluble e incierta.

Abajo, ya es otro cuento. La empapada dignidad del mando aparece desvaída, olvidada, en relego por instintos y necesidades más precarias e imperiosas. Los hombres, cosa curiosa, como ovejas se arraciman en tres bandos: los dominantes feroces, contramaestres con cargo o sin él, propalando órdenes de mando como extraviados palafrenes, dando también patadas y estacazos a diestro y siniestro que incluso algunos llegan a agradecer, pues les insuflan valor. Resignados, quedan luego los castos veteranos, retirados en silencio a mundo aparte e impenetrable tan lejano de estos barcos como la luna del sol; ajenos, la ayuda rechazan, negándose también a darla. Serenos, como impasibles, parecen hallarse en cuerpo mas desahuciados de alma, al menos, hasta que el temporal amaine. Por último, los más abundantes, miedosos, timoratos y huidizos, apretándose los cuerpos en la banda de sotavento, como si al contagiar calor lo pudiera hacer también un poco de entereza, que les huye y abandona, les esquiva; no hablemos ya del decoro, rebajado a la poca vergüenza. Solo buscan, estos últimos, pasarlo lo antes posible, si es viable, con alcohol, que mil maravillas vela. Ay del pobre navío que no tenga diez infantes de marina para, en lo peor del temporal, custodiar

el pañol del vino. Conforme la noche avance, los ebrios aumentarán, y, al llegar la madrugada, no queda gaviero digno que enviar a maniobrar a lo alto de las vergas. Todo el que era un buen hombre, el temporal lo desgasta y, conforme pasan los días, de él extrae los lamentos, la amargura, el sufrimiento y finalmente, si llegara, la exasperación, el odio, la indisciplina e incluso el motín, pues rebelarse es consuelo si se cree ir a perecer víctima del hambre de condiciones livianas, trabajo digno, comodidad o venturosa fortuna. Empezó el bordo el capitán con centenares de hombres dispuestos; acábalo en cabo de Hornos, los cuenta y apenas le quedan cincuenta.

No obstante, en esta casi veintena de días que transcurrieron entre el avistamiento de la isla de los Estados y la certeza de que el *Europa* bañaba su aparadura en las frías aguas del Pacífico, los navíos se comportaron dignos de quienes los tripulaban, que antes, en las Malvinas, los habían preparado a conciencia para lo que esperaba. Aparte de los derroteros británicos y los mercantes del comercio de Cádiz a Chile, desde la expedición de lord Anson en la guerra de 1741 nadie había tratado de pasar una escuadra de un océano a otro por este lugar. Don Ignacio de Álava disponía además de la inestimable información proporcionada por el precedente viaje de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* del capitán Malaspina; estos pequeños buques (según diario elevado a la superioridad por el oficial segundo de la última de las corbetas) emplearon casi un mes (enero de 1790) para completar el mismo tránsito, plazo durante el cual sufrieron dos crudelísimos temporales adversos, de diez y ocho días de duración respectivamente, entre los cuales, capricho de la meteorología, se intercaló con toda exactitud (15 de enero) una calma que permitió verificar las inexcusables visitas entrambas embarcaciones de los oficiales de la corbeta de la insignia a la otra. Se avistó la fragata mercante española *Santa Magdalena* sobre la misma ruta, e, inevitablemente, a principios de febrero y superado el último y agotador temporal, unas diferencias de criterio en las viradas sobre la costa (sobre la que se tiraban interminables bordadas) ocasionaron la separación de ambos barcos, que tardaron toda una singladura en volver a encontrarse. En cuanto a la fauna avistada, aves marinas y ballenas, asegura el teniente De la Tova que «ningunos otros seres vivientes parecían soportar aquellos mares y latitud, donde el sol y la bonanza parecen definitivamente expulsados por la cerrazón y el huracán».

Aparte de estos enjundiosos derroteros y avisos al navegante, he de añadir, con toda modestia y por la parte que al honorable señor De Nemours y a mí mismo pudiera corresponder, que las indicaciones aportadas por el

barómetro Dolland del día 9 al 27 de febrero de 1796, resultaron de gran utilidad para preservar el buen estado de las arboladuras de los buques de la escuadra adoptando anticipadamente las convenientes medidas (reducir trapo) para que turbiones y huracanes desatados nunca pudieran alcanzarnos cargados de vela. Aun así, una gualdrapeada salvaje partió de cuajo, el día 16, la verga mayor del *Europa*, crujido que aún creo, cuando navego y en noches de pesadilla, recordar en toda su aterradora magnitud. Fue un partirse y quebrantarse como si el mismo espinazo del buque, sometido a tan arduos esfuerzos, hubiera claudicado al fin para dejarnos a merced de elementos como aquellos con los que pájaros y balénidos se veían obligados a lidiar. El señor De Nemours y yo, abrigados con capotes y guantes de lana, nos hallábamos en la parte popel del combés, ante el pozo y bajo la enorme percha, cuando el ruido estremecedor hizo aferrarse la mano de mi maestro sobre mi hombro y espalda; quedó De Nemours paralizado y aterido, con el rostro tan crispado y descompuesto que el propio y joven teniente Novales, con un resfriado atronador y que daba respeto (los suyos le daban por muerto, aclamándole, en cada estornudo, con un «Jesús») acudió a auxiliarlo, preguntándole si se encontraba bien. Tardó en reaccionar mi maestro; parecía, en realidad, como si el roto de la gruesa percha hubiera quebrantado algo en su entereza. Al fin seguro de que el *Europa* aguantaba (a Dios gracias) miró al fin a lo alto con distanciada extrañeza, casi remota, la verga partida y averiada de la que pendían, en desgarro lastimoso, trozos de vela mayor carentes ya de posible arreglo, y a la que ascendían con encomiable diligencia gavieros de los tres palos (entre los que distinguí la corpulencia de Rocha) para proceder a su arriado y reparación. Así quedó De Nemours mirando a lo alto, hasta que lo sacó de su asombro abotargado un nuevo y estruendoso estornudo de Inocencio Novales, que, tomándolo firmemente por el brazo, lo condujo con mi ayuda a la timonera.

—Jesús —dijeron, como si no fuera nada, ambos timoneles concentrados en su tarea al llegar.

—Creo que su señoría no se encuentra bien —afirmó el tercer teniente entre sorbetones de su nariz enrojecida—. Lo mejor será llevarlo a su camarote.

No me atreví a discutir tal consigna, pues el muchacho, a pesar de su malestar, había hablado y procedido como un mando; dicen que de casta le viene al galgo. Procedimos pues con mi maestro al camarote, cuando ya, en realidad, se reponía del susto y casi pugnaba por deshacerse de nuestro apoyo. No cejó, a pesar de todo, el teniente Novales, hasta dejarlo sentado y bien

seguro en el «cuarto del mago»; allí, conteniendo un nuevo tráfago respiratorio, nos abandonó sin despedirse para reintegrarse, veloz, a su guardia. Noté, en un primer vistazo, la mirada humillada de mi amo por si había detectado en él debilidad, evadiéndole con los ojos, lo que creo no hizo sino confirmar lo peor de sus presentimientos.

—No ha sido nada —dijo, como para justificarse.

—No, señor —musité, despojándolo con cuidado de su capote mojado.

—Hace tanto frío… —afirmó a continuación, concluyendo—: Frío en el alma.

A partir de ese instante, De Nemours, como un veterano, se integró en el grupo de los herméticos reconcentrados. Viéndome pues libre de mis deberes, y habiendo oído repasar a los oficiales de derrota, en especial al señor Talayón, datos sobre la peripecia de las corbetas de Malaspina que he reseñado, me dio por reconstruir mentalmente los nuestros para establecer la debida comparación. A lo que puedo ahora recordar, tres fortísimos temporales contemplaron a la escuadra del general Álava durante la dificultosa navegación del cabo de Hornos; el primero, aún de forma previa al cabo, en los 55° Sur, límite de la Tierra del Fuego e isla de los Estados, quedando el propio cabo (un peñasco) y la isla Diego Ramírez (otro) por debajo, en los 56°, antes de las feroces amplitudes del estrecho de Drake, donde los veleros con rumbo oeste han de dar innumerables bordadas. Un repentino vendaval del sudoeste obligó a toda la escuadra, fragatas y navíos, a capear a palo seco el 9 de febrero, derivando a más de treinta millas de la costa de la isla de los Estados.

Fue un primer asalto perdido, en el que el jefe de escuadra, con ayuda de las precisiones del mercurio, supo ceder al muy superior enemigo antes de que diera inicio la batalla. Siguieron unas calmas desconcertantes tras las que, al fin, quedaba establecido un providencial viento fresco del sudeste: las puertas se abrían pues para la escuadra del general Álava, con las amuras a babor, de tal suerte que, como era voluntad del mando, pudo establecerse derrota más ceñida a la desgajada costa sudamericana que a las inciertas turbiedades gélidas del estrecho de Drake como marca en su derrotero el señor Anson, que, en 1741, haciendo gala de consumada pericia náutica, tardó treinta y ocho días para doblar el cabo de Hornos con su escuadra tras pagar elevado precio en averías y pérdidas. Consejos vendo, pues, que para mí no tengo.

A las cinco de la madrugada del día 11 de febrero cortaba el *Europa*, avistándola, el imaginario meridiano que pasa por la isla Diego Ramírez, en

los 56,5° de latitud Sur. Según me había dicho el señor De Nemours, es sospecha de algunos eruditos geógrafos de nuestra Academia que fue en realidad Drake quien descubrió esta isla, fondeando en ella, tal como indica el diario del padre Fletcher, embarcado en la expedición. El común de los navegantes ha venido siempre a creer, y lo siguen repitiendo, que Drake fue el primero en cruzar el estrecho de su nombre, en 1578; nada más lejos de la realidad. Con tres de sus barcos (la almiranta *Pelican*, la *Elizabeth* de Winter y el *Marygold*) Drake pasó al Pacífico por el estrecho de Magallanes con ayuda de un piloto portugués, un tal Da Silva. Pero, topándose luego con un horrendo temporal en este océano, que para él no fue tan gentil como para Magallanes, tuvo que retroceder sobre la desgajada costa y, viéndose abatidos sobre el inhóspito litoral entre el cabo Pilar y las islas Ildefonso, un golpe de mar echó a pique la *Marigold* con toda su gente y comprometió hasta tal punto las otras dos naos que: «Aunque el Señor salvó a ambos buques de perecer y guardó a nuestros hombres, nosotros, en el del almirante, estábamos totalmente persuadidos de que el vicealmirante había perecido». En realidad, lo que el *Elizabeth* había hecho, vistas las circunstancias, era reintegrarse al canal magallánico y desertar como la *San Antonio* en su día. Drake, con la *Pelican*, fondeó en Diego Ramírez a la espera de mejores condiciones; cuando al fin llegaron, acabó por descubrir que, más allá: «No hay tierra ni islas que ver hacia el sur, sino el Atlántico Sur y el mar Austral, que se encuentran de la manera más grande y libre». Así pues, Drake, a diferencia de Magallanes, puso su nombre al estrecho que no surcó.

Para satisfacción del jefe de escuadra, la longitud dada por el cronómetro coincidía, con solo una diferencia de tres minutos, con la dada por el señor Malaspina más de un lustro antes, confirmándose así la bondad de nuestra navegación. La escuadra pasó unas quince millas al sur de Diego Ramírez, y, tras encalmarse el viento en mar monstruosa, signos ambos que no eran sino anuncio de lo que estaba por llegar, se inició la prueba, el verdadero examen y reválida, la tempestad del oeste en la que, a partir del 14 de febrero, la escuadra quedó sumida en un infierno de bordos en el que los dos barcos, pese a ir juntos y a la vista, poco o ningún apoyo podían prestarse los unos a los otros, quedando cada navío y su dotación fiados a las propias fuerzas. Este temporal avisado vino por el barómetro, lo que el *Europa* pudo comunicar al resto de la flota, evitando así todos los graves daños en la arboladura; duró solo treinta horas, pero, como nadie lo sospechaba y acumulábamos el baqueteo de la reciente noche capeando a sotavento de la isla de los Estados, con la llegada de la segunda noche ya había a bordo mucha gente afectada,

perdida la vitalidad y la moral, no aptos para el servicio. En lo más crudo y aterrador de la oscuridad, hubo de realizarse por orden del primer oficial, don Joaquín Ayora, la virada para cambiar de amura, tomándola a babor tal como había sido previsto por el jefe de escuadra; fuera por la parquedad del golpe de rueda, el aturdimiento de los timoneles a tan avanzada hora o la furia de viento y mar, combinadas y dispuestas a la espera del descuido, al encarar por avante el *Europa* quedó a fil de roda, de rostro a sus enemigos, sin llegar a culminar la virada y dando arfadas enloquecedoras. Acometido en tan importuno instante por demoledores golpes de mar, pasaba la espuma, según atestiguó después Novales, presente en el puente en pleno zafarrancho, por encima de la cubierta de proa a popa; el navío, golpeado en el plexo solar, quedó inerme y con la maniobra frustrada, por lo que don Joaquín, lejos de forzar la virada con las velas a la contra (lo que habría podido provocar el retroceso, ciando, del buque, y la rotura de la pala del timón) decidió tomar la capa aferrando todo menos el trinquete. Los gavieros y juaneteros hicieron cuanto el deber y las fuerzas les permitían, pero el temporal no quiso saber de tomadores ni garruchos y algunas piezas padecieron, para pesadilla del señor Colín, mal aferradas. La capa, en el interior, no alivió el desbarajuste, comenzando a configurarse el completo desorden que ya inventarié anteriormente; mientras embarcaciones y navegantes bregaban a pecho descubierto con el vendaval del oeste, el resto, simple peso añadido, quedábamos al margen y maltrechos.

Según Novales, al capitán Del Postigo, y se sospechaba que también al jefe de escuadra, le desagradó sumamente el fiasco en la virada y detención a la capa, pues el resto de la escuadra, en la noche, no lo advertiría, quedando así reprochado al primer oficial su proceder e iniciativa desde la más elevada instancia; lo que, unido a estar de guardia anteriormente cuando el *Europa* perdió a un gaviero, hizo que empezara a ser considerado por todos como de mal agüero y poco tino. Don Inocencio opinaba, en voz baja y confidencialmente, que este juicio era injusto y excesivo; enfrentado a tan comprometida circunstancia, opinaba que cualquier otro oficial lo hubiera hecho incluso peor que don Joaquín Ayora, pero sospechaba que detrás de la levedad del juicio, como sucede a bordo de los buques en largos viajes, se escondía la antipatía general que se le dispensaba al oficial primero del navío por su habitual forma de ser.

La madrugada del 16 dio al fin el viento tregua, mas, como se verá, engañosa. Podrido y contaminado el aire en el interior del buque y sus dependencias, salimos el señor De Nemours y un servidor al exterior para

tomar el aire y contemplar el estremecedor espectáculo de una enorme mar gris y blanquecina («con barbas», la denominan los marinos) cuando sucedió la catastrófica avería y ruptura de la verga mayor en un estrechonazo, devolviéndonos al interior a mucha más velocidad de la que habíamos traído. Por Novales me enteré también de que, después de habernos ido, la valerosa gente de Rocha bajó, arriándolos, los dos pedazos de percha rota a cubierta, donde se hicieron cargo los ceñudos ayudantes del contramaestre Pindado, que, entablillándola con barras de cabrestante arriostradas y jimelgas, dejaron la verga lista para ser ayustada al día siguiente. Transcurrió este con nosotros inmersos en una especie de lánguida indolencia, famélicos, vapuleados y con debilidad aplastante que obligaba a desistir de cualquier acción para aliviar, siquiera un poco, nuestras miserias. Devuelto así al presente tras mi breve recomposición de lugar, solo era capaz de pensar qué hacía un servidor allí, en aquel perdido extremo del mundo, y cuándo terminaría todo el prolongado suplicio.

Zarandeábase el buque como poseso de Belcebú, así que, sabedora la gente de que en el *Centurión* de lord Anson estos balances y ajetreos habían traído heridos, contusos, fracturas y más de un gravemente descalabrado, todo el que no era requerido para el buque se afianzaba de firme sobre el plan de una cubierta, la que le correspondiere por rango y condición, acuñándose contra elementos estructurales firmes del barco en perpetuo ejercicio gimnástico que dejaba los miembros insensibles y abotargados. Pero el cabo de Hornos no había terminado aún con nosotros; el día 18, para desánimo ostensible de la oficialidad, el barómetro inició una zambullida vertiginosa de una pulgada, tres líneas y varias décimas hasta situarse en veintiséis, cuatro y ocho respectivamente, lo que anunciaba la fatalidad que de nuevo se nos vendría encima. Renuente, la dotación mil veces golpeada hizo acopio de fuerzas, recompuso filas y se preparó para dejar lo que quedaba del *Europa* listo para soportar esta nueva prueba. ¿Qué sería de nosotros? ¿Lo resistirían nuestros pobres huesos? Lo cierto es que hubo suerte, aun cuando entonces, sumido en mis padecimientos y miserias, no fuera capaz de percibirlo. El meteoro adverso e invisible se entabló esta vez acometiendo por el sudoeste; con suficiente margen por el sector opuesto, el *Europa*, prudente y muy recortado de trapo (solo con trinquete y mesana para gobernar mejor) encabezó la escuadra rumbo a las anchurosas extensiones del océano Pacífico. No había prisa, debió razonar el jefe de escuadra, pues se ordenó cargar vela cuando la fragata *Fama* reportó que no podía con la suya; luego, cómo no, el viento roló al noroeste y se viró por avante con las gavias arrizadas, hasta que,

en la madrugada del 20 de febrero, nos sorprendieron oscuridad y niebla heraldos de un viento del norte que, fresco pero favorable, nos internó en el Pacífico conscientes ya de nuestra victoria, por pírrica que esta fuera. Superando al cabo de Hornos, también los treinta y ocho días de lord Anson y el mes de la expedición Malaspina, la escuadra del general Álava acababa de vencer la más grande dificultad náutica en tan solo dieciocho días; mas, como otros anteriormente, tampoco logró mantenerse unida. Tras la niebla y el viento del norte, el *Europa* solo fue capaz de encontrar al *Montañés* maltrecho (había roto la verga del trinquete) y a la fragata *Pilar*, pues el *San Pedro* y la *Fama* se esfumaron, cuan hechiceros duendes, no alegrándonos con su presencia hasta muchos días después.

En este último temporal estuve ajeno a la presencia paternal y entrañable del señor De Nemours, que, encerrado en sus aposentos, había dejado desierto y al albur de la vigilancia de los infantes el «cuarto del mago». Por mi parte, como se prohibía mi presencia sin mi maestro en este lugar, y entre los jabatos mareados y sollozantes del sollado yacer era imposible, acabé dando con mi hastiada y golpeada persona en los locales de la primera batería, donde, al socaire de los monstruosos cañones del veinticuatro amarrados y amordazados como si fueran locos peligrosos, el señor Munificio compartía con una brigada de artilleros magra pitanza, reconfortante bebida caliente y algo de conversación. Tuve entonces oportunidad, por vez primera, de intimar con la noble y leal gente de brega, sacrificada como en un barco de guerra es la carne de cañón; vaya por delante que, lejos de la fama de truhanes, ladrones y granujas con la que siempre me la habían pintado, esta carne exhausta y lacerada era noble, recia y sencilla, constituyendo, sobre todo, excelentes camaradas.

—No encontrará vuesa merced —susurraba el buzo, violentado— gente mejor con la que ir a la batalla o cruzar por epopeya como esta tan sufrida en la que nos encontramos.

Y hube de darle razón. Nos arracimábamos, eso sí, como ganado ovino, todos juntos hombro a hombro, se trasegaba lo que venía de la mano del compañero más próximo y no se ponía objeción, aunque el trago que llamaban «infusión» viniera en alguna vuelta teñido de inconfundible sabor a aguardiente, que bebí gustoso, pues sustentaba el ánimo. Contradiciéndome a mí mismo, afirmo que en aquel grupo nadie era miedoso; solo prudentes, resignados, menesterosos a la espera de lo que hubiera de suceder. Un artillero a bordo de un navío que solo navega no cuenta su tiempo por quehaceres, sino en ejercicios, demoras, rutinas y obediencias al oficial de

turno, aparte de conflictos por nimiedades. La vida pasa para ellos viviendo en unos cortos metros, como en un presidio, en compañía del discreto y negro compañero que un día, bien cebado de pólvora, y con bala en su interior, habrá de aclarar la garganta mandando a otro al infierno. Pero no hoy; hoy eran jornadas de revivir tras el temporal como la flor tras el aguacero, víspera, tal vez, de otro nuevo en el que el sirviente de batería, como un caracol, ha de esconderse en su concha espiral en espera de tiempos mejores. Embutido, pues, menestra y aguardiente; si nació bonito el día ya vendrá quien nos lo eche a perder.

En tal situación y a la espera de novedad nos encontrábamos, como regimiento de tropas victoriosas pero exhaustas tras la prolongada confrontación, cuando vino a hacer acto de presencia el mando, signo inequívoco de la progresiva normalización de las condiciones a bordo del *Europa* por muy lenta que esta fuera. El teniente de navío Merino, responsable de la batería baja, apareció en sus locales en compañía del condestable general, el contramaestre Pindado y dos de sus ayudantes. Les acompañaba también, algo retrasado, el coronel Argibay, responsable de la guarnición de a bordo, que, habiendo perdido o dejado atrás su sombrero reglamentario, husmeaba de un lado a otro a la búsqueda del paradero de sus desperdigadas huestes. Salvo Pindado, que habría seguido gruñendo y acosando aun después de muerto, el resto de los mandos, con la tez pálida y expresión de alivio, solo parecían pendientes de verificar qué personal y artillería, a pesar del duro castigo, la humedad y los tremendos balanceos sufridos, seguían en buen estado, a fin de presentar el consabido informe al comandante. El cabo Donjimena, que mandaba la brigada en la que Munificio y yo nos habíamos integrado, logró ponerse en pie trastabillando para presentarse a su superior directo.

—Descanse, cabo —dijo Merino, indulgente. Todo el mundo apreciaba al segundo por la bondad de su carácter, pero el cabo de Hornos parecía haber borrado de su rostro el habitual gesto risueño para cambiarlo por un rictus pétreo y sepulcral. Preguntó rutinariamente—: ¿Sin novedad de *Limeño*, *Artista* y *Fratachón*?

—Sin novedad, señoría —respondió Donjimena con voz cansada.

Torpemente, mi mente dedujo entonces que el segundo no se había referido a componentes de la brigada, sino a cañones de la batería, que en los navíos españoles, y también, según supe después, en los ingleses, estaban bautizados, no como en los nuestros, que van simplemente numerados. A pesar de la firme voluntad de homogeneización de nuestra Armada con la

española propugnada durante años y por sucesivos monarcas de ambos países (Luis XV, Carlos III y Carlos IV) los españoles se obstinaban en seguir manteniendo sus peculiaridades y ser diferentes. Viendo a Merino propicio, nuestro cabo se atrevió a inquirir:

—¿Se ha perdido mucha gente, señoría?

—Que se sepa —replicó Merino incómodo— ninguna. Pero aquí el señor Argibay no es capaz de localizar a algunos de sus hombres. Si los ven, díganles que se presenten bajo el pozo del combés. Entretanto, procuren descansar.

—Así lo haremos, señoría —terminó Donjimena circunspecto.

La procesión continuó hacia proa y apareció por la escotilla un despensero y otros granujas con algunos bultos bajo el brazo. Nos miraron sorprendidos, comentando con embarazo:

—¿Pasó ya la Santa Compaña?

—Pasó —respondió Munificio con cierto tono despectivo.

—¿Quiénes son? —pregunté, extrañado.

—Ladrones y granujas —me aclaró el buzo, continuando—: Siempre hay algún saqueador de la despensa después de un temporal.

—¿Nadie les detiene?

Munificio me miró abriendo sus grandes ojos saltones, inyectados por el cansancio:

—En la bodega de un buque siempre es mejor un ladrón que un chivato.

Enmudecí ante lo que creía una dura reprimenda; no estaba seguro, pero no me agradó su tono. Para mi sorpresa, el último en pasar con algo que no pude distinguir fue Senén Estero, el loco, sin decir palabra; en vez de seguir al resto, se internó para bajar por la escotilla de la cala riendo como un estúpido. Donjimena agitó los brazos y dilató las órbitas oculares como diciendo «¿Qué más puedo hacer?». Acto seguido, se reintegró a su lugar entre nosotros.

No recuerdo mucho más de aquellas horas. ¿Tal vez dormí? O, ajeno a la situación, hice por evadirme, ascendiendo de la categoría de los timoratos a la de los reconcentrados. Quién sabe. Los más días de la vida, y también los de navegación, pasan a veces sin dejar rastro ni huella, como si nunca hubieran existido. Mas sí lo hicieron, y los otros, testigos, no dudan con su mirada en decirte que tomaron buena cuenta de cuanto haya sucedido. Así pareció ser para el señor De Nemours. Tras reintegrarse al «cuarto del mago», me pareció ver en él, en un principio, la muda intención de proseguir con su tarea como si nada hubiera pasado. Mas pronto, seguramente en cuanto se sentó a la mesa, comprendió que nada volvería a ser igual. Todos los oficiales conocerían ya

lo sucedido, y nunca más podría ser bien visto, ni se tolerarían con gentileza sus desplantes, desconsideraciones con el horario de las comidas y cenas, ni sus rarezas de científico excéntrico. Mi maestro comprendió que iba a pagar un alto precio por su inesperado ataque de pánico cuando se rompió la verga mayor; de forma inevitable, su «cotización» a bordo habría descendido. Pareció resignarse lentamente. Repentinamente incómodo, sacó su pipa de maíz como para ir a fumársela, pero desistió y volvió a guardarla, quedando mudo y pensativo.

—¿Señor? —pregunté.

Pero no me escuchaba. Había puesto un gesto de extrañeza mezclado con cierta urgencia que a la vez me impulsó a ponerme de su lado y desconfiar. ¿Qué le sucedería? De pronto, se levantó de la mesa como impulsado por un resorte, volviéndose sobre el mamparo y los armarios de los instrumentos. Abrió varias puertas compulsivamente y, cuando al fin me miró, temí por su extraviada expresión un nuevo ataque.

—¿Qué le sucede, señor?

Como un poseso endiablado, había empezado a maldecir en francés y español, confundiendo un idioma con otro.

—Por Dios, maestro —le rogué.

—Maldita sea. ¡Maldita sea, Jacques!

—¿Qué pasa? —grité, finalmente exaltado.

—El cronómetro. El reloj Le Roy. No está. ¡Ha desaparecido!

6
LOS BARCOS PERDIDOS

—Supongo que se dan cuenta de la gravedad de la situación.

El jefe de escuadra Álava, con la figura delineada contra los ventanales de popa del camarote principal, se volvió para contemplar un pálido atardecer por el suroeste, con la lejana silueta del *Montañés* componiendo una marina casi perfecta.

—Si me permite, general —era el capitán Del Postigo el que hablaba, con su sereno tono habitual—, lo más imprescindible es limitar los daños. Tenemos todos los informes con los diarios y los datos de los instrumentos desde Cádiz hasta el cabo de Hornos. Podemos recopilar y resumir esta información para remitirla al Almirantazgo.

—¡Qué demonios! —dijo Álava repentinamente irritado—. ¡Lo que hay que hacer es encontrar ese condenado reloj!

Pero, luego, considerando la inadecuada vehemencia que había empleado al dirigirse a su capitán de bandera delante de los oficiales del buque, el coronel Argibay, el señor De Nemours y yo mismo, le pidió disculpas.

—No hay de qué —dijo Del Postigo, aliviado.

—Señor De Nemours —inició el jefe de escuadra—. ¿Está convencido de que el reloj Le Roy estaba en su lugar antes del último temporal?

—Si mal no recuerdo —mi maestro se mostraba inseguro— la última comprobación que se hizo fue en el meridiano de Diego Ramírez, el 13 de febrero. A partir de ese momento, el Le Roy quedó guardado en su caja, en el lugar habitual.

Álava se dirigió entonces al coronel de infantería de marina:

—Señor Argibay: ¿podrían sus centinelas decirnos las horas en las que faltó la guardia con toda seguridad?

—Temo que no, señoría —respondió el militar apesadumbrado—. Cuando he preguntado a los cuatro responsables por separado, las versiones

no han coincidido. Están todos arrestados y rebajados de servicio, a la espera del castigo que se determine.

—¿Por qué abandonaron la guardia? —preguntó Álava resoplando, molesto y exasperado. El cabo de Hornos no parecía haber pasado por él, ni mermado su inagotable fuente de energía. A mí me parecía un superhombre.

—La única disculpa estúpida que se les ha ocurrido han sido los balanceos. Al parecer, todos se marearon, y no podían tenerse ni en los quicios de las puertas.

—Menudos idiotas —murmuró Álava.

—Sí, señor —reconoció Argibay.

Nunca había estado en las piezas nobles del navío *Europa*; lamenté que solo hubiera podido traerme aquí la gravedad de la situación. De no saber que estábamos a bordo de un barco, habría podido decir que me encontraba en un cómodo apartamento de una ciudad o un pueblecito de la campiña francesa. El hogar estaba apagado, pero, a pesar de todo, se respiraba allí un relajado ambiente, ajeno a lo que sucedía fuera salvo por los pisotones de los gavieros de mesana en el techo, que, en el exterior, era la cubierta del alcázar. Se intuía, no obstante, que el jefe de escuadra no era persona abonada a grandes lujos. Hoy, que he visto otros camarotes de almirantes donde impera la última moda en decoración, la consorte o la amante viaja con el mando de la escuadra, se cultivan plantas o se crían perros o monos, puedo decir que el jefe de escuadra Álava era persona de costumbres más bien espartanas. Una gran mesa de despacho aparecía vacía y rodeada de resmas de papeles atados, sin duda vestigio del temporal que acabábamos de pasar. Las sillas y sillones, bastante lujosos, estaban todos salvo uno amontonados en el costado de sotavento, y sobre la mesa del comedor, difícilmente podré olvidarlo, había una hermosa espada de Toledo dentro de su funda, como si se fuera a celebrar consejo de guerra. En el aparador, el retrato de una muchacha de rasgos españoles, ciertamente hermosa, enternecía el alma alegrando la sobriedad de la estancia. Caminando mientras reflexionaba, el jefe de escuadra fue y volvió para enfrentarnos finalmente a todos:

—Quiero decirles, señores, que este incidente me parece un suceso inexcusable. Considero principales responsables a usted, señor De Nemours, y al coronel Argibay. También la relajación de la disciplina durante el temporal le incumbe directamente a usted, capitán, y a sus oficiales. Me siento avergonzado de tener que consignar todos estos extremos en el diario e informe de la expedición.

Ante la dura reprimenda, los aludidos guardaron silencio, abochornados. Como todos los mandos ante una difícil coyuntura, Álava tuvo que pasar ahora por el mal trago de encontrarse sin ayuda:

—¿Alguna idea, señores? —espetó.

Pero nadie dijo nada.

—Está bien. No tengo que recordarles que el resto de la tripulación no debe saber nada de este asunto. Pueden retirarse —nos despidió, añadiendo —: Capitán Del Postigo…

—¿Señor? —replicó el aludido.

—Mande llamar al señor Araoz.

—Lo cierto es, oficial —dijo el señor Talayón dirigiéndose a Novales, ya medianamente recuperado de su resfriado—, que esta navegación tan desembarazada y ligera con rumbo norte, y a pesar del clima frío, recuerda en cierto modo la que se traza sobre paralelo, en otras latitudes, pero con rumbo este o, sobre todo, oeste. La pureza de este aire también es excepcional —inspiró profundamente para demostrarlo— y el hecho de dirigirnos a gobernar sobre el mismo meridiano que corta, con salomónica exactitud, la separación entre las islas de Más Afuera y Más a Tierra de Juan Fernández, esta última en los 73° 3′ al Oeste del meridiano de Cádiz, no deja también de resultar estimulante para el pilotaje.

—Y ¿la recalada? —preguntó, sobriamente, Inocencio Novales.

—Bueno, aquí, como sabéis —dijo Talayón, mirando a la banda de estribor—, ocultándose bajo ese horizonte de levante, queda un piélago de islas y glaciares desgajados, Chiloé y Chonos, donde todavía la Real Armada no dispone de Apostadero ni fondeo fiable en cualesquiera condiciones meteorológicas. Hay que seguir navegando hacia el norte por si la superioridad entendiera oportuno recalar sobre las puntas Galera y Bonifacio para entrar en Puerto Valdivia, ascendiendo por el río. Pero, dado que el señor Malaspina rechazara en su día esta posibilidad, por haber naufragado allí el paquebote *San Pablo* del Comercio de Cádiz, me temo que el jefe de escuadra ordenará al cuarto de derrota recalar sobre la isla Mocha para, siguiendo la línea costera de las bahías, primero, la del Carnero, luego, Arauco y, finalmente, Punta Tumbes, dar vista a la isla Quiriquina que actúa, en realidad, como dique de abrigo y centinela de la anchurosa bahía de Talcahuano, que es, como sabéis, puerto de la ciudad de Concepción como El Callao lo es de la hermosa Lima.

—Ya tengo ganas de llegar —dijo el tercero, sorbiendo ruidosamente mientras contemplaba el amanecer.

—Querido amigo, las tenemos todos —replicó Talayón cordialmente, aun cuando su actitud cambió al darse cuenta de mi presencia. Colocando las manos tras la espalda, y vigilándome de soslayo, paseó por el alcázar alejándose de nosotros.

—¿Todo bien por ahí abajo? —inquirió Novales; su instinto de oficial perspicaz no le traicionaba, pero yo estaba preso de las últimas y muy severas instrucciones del señor Álava.

—He de guardar silencio sobre ello —respondí para justificarme ante quien tantas veces había sido confidente. Pero pujaba también a su favor mi promesa de complicidad.

—Así que se ha armado, al final; después del temporal de mar, temporal a bordo, como dice mi padre, a quien Dios bendiga —y sonrió entrañablemente para rubricar sus palabras.

—En realidad, no es tan grave —quise explicarme, sin decir nada— porque lo hecho no se ha perdido y, en el futuro, se puede remediar.

Novales me miró intensa e inquisitivamente. Luego dijo con certeza:

—Se ha averiado o roto el barómetro.

—¡No! —repliqué, indignado.

—Entonces el cronómetro Le Roy.

Enrojecí inevitablemente hasta tal punto, que el tercero no pudo evitar sonreír; sacó un pañuelo arrugado y se sonó la nariz.

—Querido amigo francés: sois tan transparente como un cristal. No os sintáis avergonzado: vuestra ingenuidad acredita nobleza.

Luego, volviendo al asunto y para mi desolación, añadió por lo bajo:

—Así que nos hemos quedado sin la hora de Cádiz.

Me sentí repentinamente desnudo y atrapado. Inocencio Novales era un verdadero lince. Solo pude musitar:

—Pero el jefe de escuadra cuenta con poderla recuperar. Creo que encargará al señor Araoz de ello.

El joven tercero asintió. Luego dijo:

—Gracias, amigo. Seré una tumba con lo que acabáis de revelar; ahora, será mejor que regreséis al «cuarto del mago» y que no nos vean juntos.

Precisamente en aquel momento el Oidor ascendía por la escala del alcázar, procedente del pozo del combés. Me lanzó un vistazo hostil, como si no me conociera, y prosiguió su camino. Haciendo un breve gesto de despedida a Novales, que me guiñó un ojo, bajé por el camino opuesto al que había traído Araoz. Triste destino, iba diciéndome, el del hombre señalado y

que recibe en condena remediar apuros de otros; peor aún si se presta, y lo asume, pues los demás abusan sin rubor.

La normalidad parecía volver, poco a poco, al *Europa*. Mi amo y yo reanudamos el trabajo en el «cuarto del mago»; De Nemours proseguía con la consternación pintada en el rostro. Guardaba pertinaz silencio, y lo mismo hice por mi parte, atendiendo ambos las tareas habituales. Alguien llamó a la puerta, y entró el oficial Merino con dos suboficiales y tres infantes de marina:

—Disculpen las molestias, caballeros —dijo—. El capitán Del Postigo ha ordenado el registro de todas las dependencias del navío, sin previo aviso ni excepción. Vamos a proceder con este camarote; les ruego que nos ayuden para no dañar los aparatos.

El registro se efectuó rápida y concienzudamente. Convencidos al fin todos de que el Le Roy no se encontraba allí, los seis componentes de la dotación del *Europa* se marcharon. Mi maestro había permanecido refugiado en su silencio; puede que, al verme preocupado, se sintiera obligado a hablar al fin:

—No te tortures, Jacques. No tenemos culpa alguna, y no se atreverán a tomar represalias contra ciudadanos del Directorio francés. Es posible navegar a placer sin el cronómetro; todo lo más, el señor Álava tendrá que renunciar a alguna condecoración a su regreso. Ninguna pérdida grave, como puedes ver.

Aunque pueda parecer anecdótico, recuerdo lo que me alegró y tranquilizó verle recuperar su sentido irónico. Me atreví entonces a argumentar:

—Pero ese reloj tal vez se pueda encontrar. El piloto, señor Arcos ¿recordáis? Ahora podrá lucirse con sus alturas lunares. ¿No creéis que haya podido ser él? Por no hablar del primer oficial, que se siente marginado. Además, ahora que lo recuerdo, después del temporal vi al loco del barco salir del sollado con un bulto entre las manos que podía ser la caja del Le Roy. Al fin y al cabo, es una joya por la que darían mucho dinero en cualquier puerto. O cualquiera de los infantes de marina que quedaron de guardia cuando vos y yo estábamos indispuestos, después del temporal…

De Nemours cerró los ojos moviendo la cabeza en signo de negación. Luego dijo:

—Déjalo ya, Jacques. No es tu problema. Habrá quien se encargue de ello, y Álava tomará sus determinaciones.

—Oh, sí —repliqué—. Ha mandado llamar al Oidor, y sin duda es por este asunto.

—¿A quién? —preguntó mi amo muy sorprendido.

—Oh, perdón —me disculpé—, al señor Araoz. Es un antiguo capitán de navío que resuelve los problemas inusuales que se dan a bordo.

—¿Cómo dices?

—Sí; se llama Pastor Araoz. Le privaron de empleo y sueldo porque no se empeñó con su barco en una batalla contra los ingleses en 1780, durante la guerra de las Trece Colonias.

Mi amo me contempló escrutándome como si fuera a diseccionarme mentalmente.

—Tú ¿cómo sabes todo eso?

—Me lo dijo… bueno, en fin, me he enterado.

Siguió mirándome como si fuera a traspasarme; sentí un estremecimiento de miedo antes de que preguntara:

—Jacques, mírame y dime toda la verdad: ¿no tendrás nada que ver con la desaparición del Le Roy?

—¡Oh, no! —repliqué horrorizado.

Pareció considerar mi respuesta durante unos instantes. Finalmente, para mi alivio, distendió el gesto y dijo:

—Está bien. Dime ¿cómo vas con tu libro?

—Había llegado a la rebelión de la bahía de San Julián.

—¿Te parece que lo repasemos juntos?

Volver dos siglos y medio atrás cuando el tiempo presente se revelaba tan excitante no fue ejercicio fácil; puede que tampoco lo sea para el lector. Pero es la vida tan pródiga en renuncias, frustraciones y sacrificios que aprender a rechazar la apetencia doblegando la momentánea y santa voluntad resulta ejercicio siempre útil puesto que doma el intelecto y abnegación para cambiar de tarea. Así, poco a poco, mi amo y yo fuimos alejándonos del Le Roy mientras nos sumergíamos en los terribles problemas, traiciones, crímenes y asesinatos que tuvieron lugar durante la épica expedición de Magallanes no muy lejos de las aguas por las que ahora navegábamos. Aparte de la tremenda frustración por no haber encontrado el estrecho prometido, los exploradores se hundieron en el desánimo cuando el *fidalgo* portugués les anunció que se prepararan a invernar varios meses en aquellas extensiones desoladas. Por si esto fuera poco, y según su costumbre, Magallanes acabó de rematar la moral humillando e irritando a sus hombres con dos medidas previas muy desafortunadas: por una parte, el veedor Cartagena, que había sido confiado a la palabra de Mendoza (capitán de la nao *Victoria*), fue desembarcado de esta nave y trasladado a la *Concepción*, respondiendo por él Quesada, comandante

de este buque. Por otra parte, desconfiando del sustituto de Cartagena al mando de la *San Antonio*, Coca, lo sustituyó por un familiar suyo, portugués de su cuerda, Mesquida. Ni una medida ni otra rebajaban un ápice la tensión, antes bien al contrario, resultaban innecesarias y podían terminar siendo incendiarias.

Magallanes debía estar bien seguro de una circunstancia que creía a su favor: el centenar de españoles estaban (cómo no) divididos en tres facciones: sus propios adictos, embarcados en la almiranta *Trinidad* casi todos ellos; sus enemigos a muerte, que le detestaban, a bordo de la *San Antonio*; y los indefinidos, que podían caer de un lado u otro, peligrosamente señalados en la *Victoria* y la *Concepción* con el veedor entre ellos. Este grupo de indecisos polarizaría el inicio de las hostilidades. En efecto, cabía prever que, tras los últimos agravios, el veedor Cartagena acabaría por tomar cartas en el asunto. El motín prendió, en efecto, en la *Concepción*, y sus cabecillas eran el veedor Juan de Cartagena, el capitán Gaspar de Quesada y el maestre del buque, Juan Sebastián Elcano. El comandante de la *Victoria*, Luis de Mendoza, se añadiría posteriormente.

—Aquí tenemos, pues, a los tres vascos que me pedisteis: Vasco da Gama, Vasco Núñez de Balboa y Juan Sebastián Elcano —proclamé satisfecho.

—Sabía que lo descubrirías, Jacques —aprobó De Nemours—. Los tres, en efecto, abrieron las puertas del mundo: Da Gama estableció la ruta a la India, Balboa descubrió el mar del Sur, y Elcano completaría la primera circunnavegación del mundo.

—Pero —objeté—, ¡era uno de los principales adversarios de Magallanes!

—En efecto —reconoció mi maestro—. Pero la vida da muchas vueltas. Sigue leyendo.

Lo hice. El motín se fraguó y materializó a los pocos días de fondear en San Julián, lo que demuestra lo enconadas y maduras que estaban ya las posiciones a los seis meses de haber salido de Sanlúcar de Barrameda. Magallanes quiso tantear a sus hombres invitándoles a otra reunión en el buque almirante; recordando lo que había sucedido en la cita anterior, solo Mesquida compareció en la *Trinidad*. De nuevo, Magallanes tuvo un claro testimonio de a lo que se enfrentaba, aquello que su fracaso, desplantes, tozudez y arrogancia había ido cosechando día a día, hasta deshacer por completo el espíritu de la expedición. Llegaba el momento de las opciones desesperadas, pero los amotinados se le adelantaron por la mano.

Una fría noche de abril de 1520, treinta de los «indecisos» marcharon decididos de la *Concepción* a la *San Antonio*, presentándose en la cámara de popa. A la cabeza iban Quesada y el veedor que, al destituir a Mesquida del mando, nombrando a Elcano para sustituirle, encontraron oposición del leal maestre Elorriaga; Elcano ya había avisado a su colega de lo que podía suceder, pero este tenía ideas propias y no se dejó seducir. Irritado, Quesada lo acometió a puñaladas; el noble maestre de la *San Antonio* fallecería, a causa de las heridas, dos meses después. Tomada la mayor nao de la flota, y agregada al motín la *Victoria*, los rebeldes se encontraron con tres barcos en su poder frente a la *Trinidad*, prácticamente sola porque el *Santiago* era un simple patache. Según el señor De Nemours, los líderes amotinados demostraron entonces su ineptitud: en situación completamente ventajosa, yendo tan lejos como habían ido, contando entre sus filas con personaje de alcurnia y legítima designación real como el veedor Cartagena para hacerse cargo del mando, y disponiendo de importantes acusaciones que formular contra Magallanes, inmediatamente debieron proceder al asedio y asalto de la *Trinidad* para reducir y cargar de cadenas al capitán general, o, si temían su fuerza, levar anclas y dejarlo solo en San Julián en virtud de las Instrucciones Reales. Si lo hubieran hecho, la carrera del arrojado *fidalgo da cota* habría tocado a su fin, y el estrecho de su nombre, inevitablemente, habría llevado el de otro.

Lejos de ello, los amotinados, cuya candidez debió enternecer a un rudo y cruel soldado como Magallanes, le enviaron una embajada para que dejara de ignorarles, les comunicara sus planes y prometiera cambiar de actitud en el futuro; prueba de su legalidad es que ni siquiera le cuestionaron el cargo o exigieron su destitución. Ante margen tan amplio como el concedido, la respuesta fue fulminante: utilizando la misma lancha mensajera, Magallanes reemplazó sus remeros por hombres armados de su confianza, al mando del español más fiel con el que contaba, el alguacil de la flota don Gonzalo Gómez de Espinosa, que, seguido en la noche por la pinaza del *Trinidad* con otros quince hombres armados, tomó el camino de la nao *Victoria*. Allí, nueva muestra de candidez a cargo de Mendoza, que recibió a Espinosa a pecho descubierto, aceptando su mensaje (en vez de obligarle a esperar en los botes, a punta de arcabuz); cuando lo estaba leyendo, el alguacil, que era un homicida, le clavó una daga en el cuello dejándolo allí muerto en el acto. Sus hombres saltaron la borda y se hicieron con el control de la *Victoria*.

Viéndose ahora con tres barcos, Magallanes actuó deprisa, trasladándolos al abra de la bahía para que los dos amotinados (*San Antonio* y *Concepción*)

no pudieran escapar. Quesada entonces demostró su precipitación lanzándose con la *San Antonio*, en solitario, contra esta barrera. Había encargado a Elcano de la artillería, pero, al llegar a tiro de cañón, la *San Antonio* no disparó contra las demás. ¿Incapacidad —se preguntaba mi maestro— o deliberada ambigüedad de Elcano? No supe responderle. El caso es que la nao mayor cayó prisionera, y el veedor Cartagena, aislado en la *Concepción*, también tuvo que rendirse. Entonces Magallanes, vencedor y exultante, se dispuso a vengarse de sus enemigos: los dos fiadores que traicionaron su palabra, es decir, Mendoza y Quesada, fueron salvajemente descuartizados en la playa, el primero después de muerto, demostrando que el *fidalgo* no tenía escrúpulos para ensañarse con cadáveres. Otras dos vidas que no valían un ardite, las del veedor y su rival directo Cartagena y Juan Sebastián Elcano, sin embargo se salvaron. El primero, porque Magallanes tenía previsto algo mucho más despiadado para él: abandonarlo en la costa con la única compañía de un clérigo fiel. En cuanto a Elcano, se nos dice que actuó como «cortafuegos»; Magallanes ordenó procesarlo con otros cuarenta de los conjurados y, durante los cinco meses de invernada en San Julián, los tuvo en la cala, cargados de cadenas y esperando la llegada del verdugo cada amanecer. Un verdugo que no apareció jamás, oficialmente porque los historiadores reconocen que necesitaba aquel gran contingente de expedicionarios; quebrantó su moral, y los puso de su parte. ¿O tal vez había tomado nota del hecho de que la *San Antonio* no abrió el fuego contra él?

En lo que no hubo consideraciones fue a la hora de otorgar nuevas capitanías: todas las naos quedaron ahora al mando de portugueses leales a Magallanes. La rebelión había terminado y, con ella, en realidad y junto a los amotinados, lo que había quedado derogado eran las Instrucciones Reales. Al librarse de su supervisor y contrapeso, el veedor Cartagena, Magallanes se convertía en un déspota absoluto, dispuesto a hacer su santo designio el resto del viaje.

—Así alcanzó la gloria —dijo De Nemours— abocándose a una huida que le condujo a la muerte.

—Pero también halló el estrecho soñado y entregó a su patrocinador, Carlos I, un inmenso territorio insular, las islas Filipinas.

—¿Quieres decir, Jacques, que lo importante es el fin, no importan los medios?

—Oh, no, señor; solo que lo que puede parecer tremendo en algún momento, al final, si las cosas salen bien, tal vez no esté tan mal.

De Nemours pareció decepcionado por argumento tan poco consistente. Cayó en un instante de silencio, pero, repentinamente, preguntó a boca de jarro:

—Dime, Jacques: ¿qué motivo crees que ha podido tener quien ha robado el reloj?

—No lo sé, maestro; ansia de protagonismo, tal vez resentimiento o puede que simple pillaje.

De Nemours reflexionó un instante haciendo coincidir ante su rostro las puntas de los dedos de ambas manos; dedos largos y elegantes, de sabio o aristócrata. Luego argumentó:

—Esto es cierto en el caso de tus tres candidatos, Arcos, Ayora o el loco. Pero ¿qué me dirás si el robo tuviera un fin más trascendente?

—¿Cómo cuál, maestro? —inquirí intrigado.

—Interferir en los planes de defensa españoles, por ejemplo. Todo el mundo sabe que España, tras firmar con nosotros la Paz de Basilea en julio del año pasado (hace ahora siete meses) no tardará en entrar en guerra contra Inglaterra. Teóricamente la finalidad de esta escuadra es proteger las costas de Chile, pero lo cierto es que, desde aquí, puede actuar en todo el ámbito del Pacífico e incluso Asia, donde están los británicos. También proteger el galeón de Manila, que atacó Anson en el 42. Privándola del Le Roy y el cálculo preciso de la longitud se obstaculizarían notablemente estos planes.

Inevitablemente, mis sospechas se abatieron sobre Arquibaldo Colín. Al fin y al cabo, él era el señor Collins, posible agente inglés.

—De todas formas —concluyó mi maestro—, no me hagas mucho caso. Son reflexiones al azar, al albur de las circunstancias.

Dando ambos la interesante pero breve conversación por terminada, nos sumergimos en nuestras respectivas lecturas. Tras la represión de la sublevación y la invernada, Magallanes emprendió al fin, con voluntad inquebrantable, la búsqueda del estrecho ansiado. El minucioso cabotaje le costó la pérdida de la pequeña *Santiago* en la desembocadura del Santa Cruz, con un muerto. Pero el valiente capitán Serrao condujo al resto, por tierra y tras una pequeña odisea, a reunirse con las cuatro naos restantes, entre las que se distribuyeron, recibiendo él el mando de la *Concepción*. Por fin, Magallanes se atuvo a las Instrucciones Reales, reuniendo a sus capitanes para explicarles sus propósitos; tenía muy poco mérito puesto que los tres eran ya de su cuerda y nacionalidad. De esta manera, el descubrimiento del estrecho del Atlántico al Pacífico fue empresa genuinamente portuguesa, hecha con barcos españoles y con los partidarios del veedor real prisioneros

en la cala. La expedición alcanzó el cabo de las Once Mil Vírgenes el 21 de octubre de 1520, más de un año después de su salida de Sanlúcar, sin sospechar que habían llegado a la boca del estrecho prometido al rey de España. La bahía Lomas es antesala del mismo, pero los expedicionarios no lo sabían. Magallanes dividió sus efectivos: con la *Trinidad* y la *Victoria* exploraría personalmente los contornos de la bahía, mientras las *San Antonio* y *Concepción* penetraban a investigar el saco.

Una vez más, comentó el señor De Nemours, se trató de una poco meditada decisión. Las naves enviadas a explorar el interior de la bahía, donde presumiblemente encontrarían aguas someras, debieron ser las más pequeñas y prescindibles, es decir, la *Concepción* y la *Victoria*, mandadas por gente leal a toda prueba, Serrao y su cuñado Duarte Barbosa, respectivamente, mientras él, en las hondables sondas del abra, esperaba con la almiranta y el buque mayor, la *San Antonio*, que llevaba gran cantidad de provisiones y pertrechos, pero cuya tripulación era la más desafecta a Magallanes. Manteniéndola cerca podría vigilarla. De esta manera, su piloto Esteban Gomes se vio libre del autoritario capitán general y fraguó la defección que estuvo a punto de enviarlo todo al traste. Acababa de separarse la flotilla cuando se desató el clásico pampero de aquellas costas, un inesperado vendaval que debió ser parecido al que nosotros sufrimos a levante de la isla de los Estados. Duró más de dos días; gracias a la amplitud de bahía Lomas, la *Trinidad* y la *Victoria* capearon a palo seco sin peligro, pero las *Concepción* y *San Antonio*, empujadas al fondo de la bahía, estaban condenadas a un triste y clásico final con la costa a sotavento. Providencialmente, un verdadero milagro, al fondo de la bahía hallaron el paso conocido como Primera Angostura. Sin otra elección ni alternativa, penetraron en ella encontrándola hondable y segura. Ambas elevadas orillas les protegieron del viento y así es como, para su sorpresa, llegaron a la majestuosa bahía de San Felipe o San Gregorio (según autores), enclavada entre montañas con nieve y costas desoladas. Había otro paso ¡increíble! al fondo de ella: la Segunda Angostura. Ahora el estrecho viraba al sur, arribando ambas naos al calmado y protegido Paso Ancho, que se prolonga en aquella dirección, sureste y suroeste, en varias vías ¡lo habían encontrado! Al fin y al cabo, el tozudo *fidalgo* tenía razón; esperando a que el viento se pusiera de su parte, regresaron a bahía Lomas con los barcos empavesados y haciendo salvas de artillería; cuenta Pigafetta que, solo entonces: «Il capitano generale lacrimó per allegrezza».

Tenía razones para sentirse, al fin, contento y satisfecho. Había descubierto el estrecho que llamó de Todos Los Santos (al que la posteridad otorgaría después su nombre) a pesar de los humillantes desdenes del rey de Portugal, las instrucciones reales de Carlos V que infringió cuanto quiso, la vida de tres capitanes de su flota que él condenó y dos maestres que cayeron en la refriega, y el pequeño patache *Santiago* perdido sobre la costa patagónica. Pero, sobre todo, alcanzó su compromiso consigo mismo y con el rey imponiendo a todos sus hombres su voluntad, con la cuarta parte de ellos (Elcano incluido) apresados por traición y el resto hartos hasta la extenuación de un año de vida en condiciones atroces, humillantes y aceptando riesgos inverosímiles, uno tras otro, sin que nadie pudiera atreverse a rechistar. Magallanes vencía encontrando su estrecho a costa de todo y de todos, victoria pírrica a más no poder como inmediatamente comprobaría. Con la moral por las nubes, las cuatro ajetreadas naos penetraron seguras en el estrecho. Rumbo sur a partir del Paso Ancho llegaron al Paso del Hambre y la bahía de San Nicolás, donde se proponen al menos tres posibles vías de navegación: de vuelta al este, la anchurosa bahía Inútil, que, como su nombre indica, no conduce a parte alguna. Hacia el sureste, una ruta prometedora que, tras mil revueltas, se abre paso hasta el Pacífico; hoy se conoce como el canal de Cockburn. Finalmente, el paso hacia el suroeste, verdaderamente prodigioso puesto que, virando al oeste y luego noroeste, acaba llegando, de forma casi rectilínea, al cabo Pilar y el auténtico paso al océano Pacífico.

Magallanes intuyó este último como el más prometedor, emprendiéndolo con la *Trinidad* y la *Victoria*; mientras que, para su eterna condenación, encargó el dédalo inextricable del sureste a la *Concepción* y *San Antonio* de nuevo. No puede decirse que esta última no avisara: su piloto Esteban Gomes, que había hecho una internada de ciento cincuenta millas por orden del capitán general, le transmitió la dificultad de desentrañar aquel laberinto con las cuatro desvencijadas naves y hombres ya muy tocados y agotados. Alcanzado el objetivo ¿no sería mejor regresar? Pero, una vez más, Magallanes no hizo ni caso. Así que, una noche, bien alejada con la *Concepción* en un perdido canal patagónico, la *San Antonio* sufría el motín, esta vez, de autoría portuguesa, del piloto Gomes contra Mesquida; sabiendo la retirada desguarnecida, emprendió el regreso a España, donde llegaría seis meses después.

Entretanto, Magallanes había vuelto a San Nicolás tras cinco días para la reunión de toda la flotilla; pero, impaciente por allanar la vía noroeste, mandó una pinaza a seguir explorándola. Así fue cómo, en homenaje a lo humilde, la

primera embarcación en recorrer el estrecho de unión entre el Atlántico y el Pacífico fue la pinaza del *Trinidad*. Esta vez, los marineros vieron el océano Pacífico, confirmando así las fundadas esperanzas del capitán general. Entonces llegó la *Concepción* con la noticia de haber perdido de vista la *San Antonio*. La esperaron en vano; fue un durísimo golpe para Magallanes: el temido motín, la abierta deserción, se había producido finalmente. Llegados a este punto, me pregunté si la salud mental del *fidalgo da cota* no quedó afectada, tras largo período de resistencia, por un súbito ataque de pánico. De repente, viéndose perdido en el extremo del mundo con tres naves en mal estado y apenas centenar y medio de hombres famélicos, desmoralizados y agotados, se decidió por lo que no había hecho hasta entonces: no solo quiso hacer ahora partícipes a sus capitanes de sus intenciones, sino que lo hizo por escrito, solicitando su parecer del mismo modo. La irreprimible necesidad de justificarse se oculta a duras penas tras el arrebato epistolar. Aún más: mandó a la *Victoria* en busca de la *San Antonio* y ordenó dejar señales por las orillas. Comprobado finalmente que todo era inútil, permaneció aferrado contumaz a su idea inicial: seguirían adelante, a pesar del riesgo para las vidas de todos, que se perderían en su mayor parte en la desesperada huida. ¿Frío valor o cobardía frente a lo que dejaba atrás? Ni que decir tiene, me abstuve de comentar todos estos términos con mi maestro.

Después de un almuerzo poco satisfactorio (las provisiones, tras el paso del cabo de Hornos, comenzaban a escasear) subí a cubierta para estirar las piernas. Había salido al fin el sol tras muchos días de oscuridad y niebla, lo que alegraba inevitablemente el corazón; como un cachazudo perro de aguas, el *Europa*, a duras penas, trataba de librarse, por medio del trabajo y diligencia de su gente, de la humedad, el moho y la podredumbre generada durante tantos días de mal tiempo. A pesar de que el navío navegaba a través de una mar cruzada, con profundas olas del suroeste y marejada del primer cuadrante, se mantenía estable y firme sobre su ruta, lo que permitía trabajar a la gente en la arboladura y, a través del pozo del combés, airear las cubiertas de batería y el sollado. Uno tras otro, los hombres sacaban a cubierta sus ropas y pertenencias, también los coys, los aireaban y exponían al sol unos pocos instantes y, aún mojadas, volvían a doblarlas para volverlas a sus cofres. De vez en cuando, un golpe de mar remontaba los pescantes mojando los efectos de los incautos marineros de esa parte; el *Europa*, buque insignia de la escuadra, era como un pequeño bazar, un patio de vecindad de sesenta metros de largo por dieciocho de ancho donde los hombres que vivían en los

cuatro pisos (cubiertas) inferiores hubieran decidido, todos al mismo tiempo, salir a tender la ropa.

También el teniente Novales había salido, fuera de guardia, a tomar un poco el fresco en el combés. A pesar del registro del barco y el aparente desbarajuste que reinaba en las cubiertas superiores, estaba de palpable buen humor, francamente recuperado de su resfriado. Antes de saludarnos, dirigimos ambos la vista al alcázar, donde el jefe de escuadra Álava, con el capitán Del Postigo y el Oidor observaban sombríamente todo el estado de cosas.

—La vida vuelve a ser bella ¿no cree? —le espeté a Novales.

—Desde luego —replicó gentilmente—. El sol parece tener sobre los seres humanos el mismo efecto que sobre las plantas. Espero que pronto termine esta especie de romería; no me gustaría tenerla en mi guardia.

—Creo que pronto llegaremos a puerto —indagué.

—En efecto, amigo. Ya debe tener usted ganas de volver a pisar tierra firme. Para mí, es una escala muy entrañable: durante la estancia en Concepción de los barcos de Malaspina, mi padre, don Manuel Novales, por la comisión de gran número de oficiales, se hizo cargo del mando de la *Descubierta* y la *Atrevida*.

—Todo un honor —reconocí, añadiendo—: Pero el puerto tiene otro nombre ¿no es cierto?

—Así es, Concepción se halla en el cauce de un anchuroso río; si Dios está con nosotros, fondearemos en el establecimiento de la costa, llamado Talcahuano.

—¿Qué tal va todo por el puente? —pregunté, como quien no quiere la cosa.

—Bueno, el jefe de escuadra está satisfecho por la excelente y rápida navegación que hemos hecho hasta este punto. Hay, sin embargo, también cosas que le preocupan.

—Aparte de la pérdida del reloj ¿sucede algo grave?

El teniente Novales tardó en responder. No se trataba de secretos, pero, en cualquier caso, a cualquier buen oficial le molesta dar información sobre la marcha del navío a quien no pertenece a la plana mayor del barco. Debía, no obstante, presentir que en un futuro el necesitado de confidencias podía ser él.

—El *Europa* —confesó finalmente— ha dado ciertas muestras de agotamiento, en especial, por la zona de proa, el bauprés y el palo de trinquete. Las pulgadas de agua en la cala han sido excesivas; el señor

Pindado, sus ayudantes y los carpinteros están trabajando. A esto se suma lo del reloj, claro está.

Se detuvo un instante, porque una brigada de juaneteros pasaba junto a nosotros camino del pozo del combés; quedamos envueltos en una nube de recios gritos, maldiciones y olor a sudor rancio. Luego, todo pasó, y el viento marino vino a restablecer la pureza de lo que respirábamos.

—Como cabía esperar —continuó Novales— el señor Arcos ha entrado de lleno en el asunto del Le Roy. Dice que, navegando de Concepción a El Callao, que es nuestro destino, seguiremos una derrota ceñida a meridiano, por lo que la hora de Cádiz es innecesaria. Mas, teniendo en cuenta que podemos auxiliarnos de puntos de recalada como Más a Tierra y Más a Fuera de Juan Fernández, que tienen la longitud prefijada en su día por el señor Malaspina. Pero al jefe de escuadra estos argumentos no le han convencido; quiere que se encuentre el reloj, si aún está a bordo, antes de fondear en Concepción. Porque, una vez que se ha echado el ancla, ya se sabe…

—Perdón ¿qué se sabe?

Novales pareció incómodo.

—¿No sabe usted que un navío fondeado es incontrolable para la guardia? Por las troneras de las cubiertas de batería, en especial la baja —pensé inevitablemente en Donjimena y sus hombres—, entran provisiones, contrabando, tabaco, alcohol y un largo etcétera; incluso personas.

—¿Personas?

—Prostitutas —susurró, tapándose la boca—, *femme publique*, creo que se dice en francés.

No pude evitar sonreír con su pronunciación.

—De todas formas —prosiguió más aliviado— antes de llegar a Concepción el registro estará completo, y el señor Araoz tendrá los interrogatorios muy avanzados.

—¿Interrogatorios?

—Sí. Pero no os preocupéis; si no tenéis nada que ver, claro —bromeó, continuando—: Aunque lo que seguramente tiene más mortificado al señor Álava es la dispersión de la escuadra. Hace ya bastante tiempo que no sabemos nada del *San Pedro Apóstol* y la fragata *Fama*. Cada guardia debe mantener atención al avistamiento.

—Con tantos asuntos, es lógico que esté preocupado —razoné.

En efecto, de forma análoga a Magallanes, aunque por muy distintos métodos, el señor Álava había conseguido su objetivo: doblar el cabo de Hornos y alcanzar las costas de Chile en tiempo récord, tres meses, allí donde

Magallanes empleó más de un año, y el señor Malaspina casi siete meses. Pero tanto al señor Malaspina, como a nosotros, montar la extremidad sur del continente americano nos costó un precio: a su llegada a Talcahuano, ambas corbetas tuvieron al menos veinte desertores y hubo que disciplinar duramente a algunos tripulantes, dándoles de latigazos sobre un cañón. El señor Álava pagaba su osadía con su buque insignia tocado y el reloj Le Roy perdido, tal vez definitivamente. Pero en lo que todas las expediciones parecían coincidir era en la dispersión, los barcos perdidos. Como los hombres, las embarcaciones se extraviaban en cabo de Hornos y perdían la razón; de nada servía la brújula, ni el sextante, ni nuestro precioso reloj desaparecido. El cabo de Hornos se había demostrado terriblemente efectivo separando y aislando barcos por uno u otro motivo. Magallanes perdió en su procura la *Santiago*, y la *San Antonio*, que desertó. Francis Drake se dejó allí la *Marygold*, mientras que la *Elizabeth* de Winter desertó también. De la escuadra de Anson, más de medio siglo antes que nosotros, naufragó el *Wager* sobre la costa chilena, separándose los *Severn* y *Pearl*; de los cinco buques de Pizarro, que le perseguían, naufragó el *Hermiona* en cabo de Hornos, regresando solo dos a Buenos Aires. Las corbetas de Malaspina, separadas por un temporal postrero, tuvieron la deserción mencionada nada más llegar a tierras chilenas. Por su parte el señor Álava había perdido de vista uno de sus navíos y una fragata, dos de los cinco buques de su escuadra. Cuatro naufragios, otras tantas deserciones y barcos perdidos; influido por la lectura de Pigafetta, pensé en si se habría dado el caso de que, de los nuestros, hubiera desertado alguno.

7
SECRETOS DEL MERCURIO

¿Es posible que el mundo pare para restablecer el sosiego? ¿Podrá alguna vez, como hecho sobrenatural y milagroso, detenerse la esfera geofísica que habitamos en su revolución para entregarse, como cualquier ser viviente, al reposo? No, no será posible ninguna de ambas cosas, pues fuerzas misteriosas, físicas o divinas, condenan al geoide al perpetuo movimiento constante y doble, girando sobre sí mismo y sobre el astro máximo, el sol. Sin embargo, para nosotros, aquella madrugada de primero de marzo, el eterno móvil de numen maderamen que era el *Europa* sí estaba, tras casi cien días de agitación inacabable, quieto y descansando. Por una vez y desde hacía mucho tiempo la seguridad de la tripulación no se fiaba a la pericia del mando para gobernarlo (hasta ahora bien demostrada), sino a la firmeza del cable y el ancla, hundida e inextricablemente unida, por el momento, a los fondos del apostadero de Talcahuano, en el puerto de Concepción.

Incorporándome del sencillo coy del sollado una de las pocas veces en que me habría quedado en él muy holgado y a gusto, calcé mis desgastados zapatos para ir a buscar un poco de agua al tonel del combés; como otros muchos jóvenes tripulantes después de tantos días de racionamiento, con la primera pipa de agua dulce que llegó a bordo no podíamos dejar de beber. Hacía calor en las baterías bajas, apenas corría brisa por las abiertas troneras y mucha gente había pedido permiso para colgar su hamaca de los baos del pozo del combés, al cielo raso, puesto que la lancha, el bote y el chinchorro estaban de servicio, en el agua. Aquella pequeña multitud roncaba y suspiraba llenando la noche de ruidos sordos y graznidos como los de una nube de grillos.

Era una noche espléndida; brillaban las estrellas en el firmamento, con la Cruz del Sur presidiendo el despliegue estelar, pues Concepción se halla aproximadamente en los 37° de latitud sobre el hemisferio opuesto al de Cádiz. Esta bahía y lugar, cuyas luces y contornos podían verse sobre una

costa de olores que nos traía a bordo el desfallecido viento terral, se llamó en su día simplemente Penco, y dispuso de fondeadero en el rincón suroeste con cuatro brazas de profundidad, algo justo para buques de gran calado como los nuestros. Pero, en 1751, la región se vio afectada por un seísmo al que acompañó maremoto, catástrofes ambas que destrozaron Penco Viejo, obligando a sus pobladores a empezar de nuevo. Tierra adentro, sobre el cauce del amplio Biobío, creció un nuevo enclave, al que se llamó Concepción. El terremoto dejó inservible el antiguo fondeadero frente a Penco Viejo, levantando el lecho marino a lo largo de milla y media, donde se formó un banco de arena; así que hubo que trasladarse al sudeste, donde el pequeño fuerte con seis cañones y la sencilla iglesia con dos centenares de casas alrededor configuraron en pocos años el nuevo asentamiento de Talcahuano para los buques de guerra y del comercio de España que doblaban el cabo de Hornos. Como este nuevo fondeo queda abierto al norte, cuando entra temporal de esa parte los buques tienen que trasladarse a resguardo de la isla Quiriquina para estar seguros.

Cuando entramos los tres buques en la bahía nos sorprendió, junto a esta isla, el gran número de balsas con nadadores alrededor que se veían, dedicados a la pesca de un molusco conocido como choro. La población de la zona es pobre y, a pesar de que Concepción produce vino, maderas y cereales, han de recurrir a expedientes como este para el sustento. Viven aislados del resto del país, pues los caminos y comunicaciones son malos, se embarran y desaparecen con las lluvias y, lo que es peor, suelen quedar en poder de bandas de indios araucanos que, actuando como salteadores de caminos, desvalijan a todo el que pasa. Las fuerzas españolas nunca han dado para la represión de estos indómitos nativos, jamás sometidos; así que se tienen que limitar a los magros destacamentos de cada pueblo, dejando que aquellos campen a sus anchas, lo que sume el país en la pobreza. Lo son tanto, según supimos, que llegan a desprenderse, vendiéndolos, de sus propios hijos, conocidos como huérfanos o *huachos*, nombre que se debe distinguir de los naturales, que se llaman *huasos*. Esta lamentable costumbre, perseguida por el buen consejo de los clérigos y frailes españoles de las misiones, resulta sin embargo de fomento por los balleneros ingleses y buques mercantes de esta misma nación, que así pueden disponer de contingentes humanos para el trabajo o sirvientes al precio de un esclavo; cuando intentan luego liberarse recurriendo a las autoridades, amos y gobernantes, tienen aún la poca vergüenza de llamarlos desagradecidos.

Así es este país que, de no sufrir lacras como las antedichas, resultaría bueno y agradable para vivir, pues es de clima agradable, fértil y espacioso. Cuando recalamos sobre la costa en la isla Mocha pudimos comprobar su extraordinaria feracidad por los colores de las tierras. Produce naturalmente árboles frutales y legumbres, tiene rebaños de caballos, vacas y cerdos salvajes, y en la laguna dulce habitan gansos, patos y cisnes, estando las playas repletas de lobos marinos en la época de cría; siendo así, no es de extrañar que en Concepción y Arauco se rumoree que los británicos tratan de instalarse en ella, como ya antes lo hicieron en tantos otros lugares que no les correspondían.

Meditaba sobre estas y otras muchas cosas, como la nostalgia de la patria y el hogar lejano, apoyado en la borda del combés del *Europa* sobre el costado que daba a tierra, cuando me pareció escuchar siseos y murmullos a proa del palo trinquete. ¿Estaría reunida la ilustre cofradía —me pregunté— de la que ya casi me había olvidado? No era probable, puesto que durante la larga jornada que llevábamos en puerto, y mientras el jefe de escuadra y los capitanes de las tres naves habían bajado a tierra para ir a presentar sus respetos al gobernador, los contramaestres y maestranzas del *Europa* y el *Montañés*, tras refrescar a la gente de la arboladura y jarcias, los habían puesto a trabajar reparando las numerosas averías que el cruce del cabo de Hornos había producido. Así que, casi con total seguridad, los señores Rocha y Colín estarían ahora —muy merecidamente— entregados a los dulces brazos de Morfeo y con pocas ganas de parlamento. No obstante, como pude comprobar cuando me aproximé, velaba una «comisión permanente» formada por el señor Munificio y el Oidor. Como pronto pasaron a explicarme, a sus provectas edades tentaba más el frescor nocturno que el sueño reparador, que deja determinados achaques por imposibles condenando así al paciente a arrastrarlos crónicamente de por vida. Como precaución, aconsejó el señor buzo que si la tertulia iba a incorporar nuevo miembro, tuviéramos a bien bajar al arraigo del bauprés, porque, con el buque quieto, se nos escucharía menos y él podría dejar a *Tiba* vigilando ambas entradas desde este lugar al sollado.

Noté al señor Oidor con poca reserva y más ganas de cháchara que otras veces. A los comentarios sobre la situación general, el calor y el alivio que de todos modos producía haber llegado a puerto, siguieron las lógicas inquietudes por lo que pudiera haberles sucedido al *San Pedro Apóstol* y la fragata *Fama*; fieles a su cometido de rebajar la incertidumbre tanto como fuera posible, ambos cofrades de la Junta del Trinquete esperaban tener

noticias de estos buques los días venideros. Obsesionado aún por mis lecturas náuticas como don Quijote por las suyas de caballerías, me atreví a insinuar si no podían haber desertado como la *San Antonio* de Gomes o la *Elizabeth* de Winter. Iba Munificio a responder con cierta contundencia, cuando el Oidor, adelantando una mano, dijo con mucha entereza:

—Los barcos de los que habláis, joven, pertenecen a otros tiempos y épocas. Hoy sería impensable que un buque de la Real Armada tomara otro curso que el ordenado por el jefe de escuadra sin haber recibido órdenes para ello, solo por causa de fuerza mayor.

Me pareció que la atinada respuesta, aparte de atajar desvaríos, respondía maravillosamente a justificar su propia ejecutoria sin haber sido aludido siquiera; por lo que, respetando tan buen juicio y templanza, callé sin añadir nada más. Hubo a continuación un curioso silencio en medio de la noche, sembrado de remotos ronquidos, que Munificio, incómodo, quiso romper:

—Decidme, señor Araoz, en lo que podáis y sea posible: ¿cómo marcha la investigación?

Con voz neutra y algo esquiva respondió el interpelado:

—No puedo decir que avance pues no alcanzó el objetivo antes de llegar a puerto como el jefe de escuadra pretendía. En tan incómoda posición, el investigador camina a ciegas; tantea la oscuridad como el bastón de un ciego, que puede pasar cerca del objeto sin que el usuario se aperciba. Han de emplearse, pues, viejas y conocidas estrategias que arrojen algo de luz en todo el entuerto.

—¿Cuáles son estas?

—Primero, hay que acotar el campo. Probablemente, la mayor parte de la dotación del *Europa* sabía que el reloj estaba a bordo, mas son muy pocos los que conocían su presencia en el «cuarto del mago». Menos aún los capaces de localizar la caja donde se guardaba. De este modo, podemos reducir los sospechosos a no más de una docena.

—Pero siempre puede darse el caso de un saqueador al azar que, encontrando el camarote sin centinelas, entrara a robar sin saber lo que cogía —alegué.

—No puede negarse —reconoció el Oidor, continuando—: Lo llamaremos el sospechoso número trece.

De esta forma maravillosa, me admiré, el hábil investigador había reducido el campo de investigación de más de seiscientos individuos a bordo del buque insignia a solo trece. Le expuse mi teoría acerca de los señores Arcos, Ayora y el loco Senén, mas nada dije de la posible conspiración

probritánica sugerida por mi maestro. El señor Araoz me escuchó con atención. Luego dijo:

—Evidentemente, el piloto era uno de los primeros que formaba parte de mi lista. Pero existe un inconveniente: ha venido realizando, por su cuenta y riesgo, cálculos de longitud por alturas lunares para compararlos con lo señalado por el reloj. Así, el cronómetro, de rival, ha pasado a formar parte, día a día, de los instrumentos y ayudas a la navegación que usa. Decidme: en el caso de que lo contemple aún como competidor ¿quién desearía la desaparición de aquel con quien compite? Su mayor gloria, la del piloto, sería derrotarlo en buena lid, y que el jefe de escuadra antepusiera para la navegación sus alturas lunares en la mesa de derrota. Pero me temo que lo que ha sucedido es que el viejo terco y cabezón, poco a poco, día a día y dejándose los ojos en los cálculos de longitud lunares, ha visto la facilidad del reloj, empezando a convencerse de que estaba equivocado. ¿Cuál sería entonces la razón para hacerlo desaparecer?

—Quererlo para sí —respondí consecuentemente. Los dos sonrieron; ningún suboficial de marina correría por un capricho semejante riesgo.

—Contestadme una pregunta, monseñor —inquirió Munificio, tomándome la palabra—: Vos ¿creéis que el Le Roy está aún a bordo?

—Tengo, como usted, esa esperanza —respondí con sinceridad.

—Sin embargo —replicó el Oidor—, hemos realizado un exhaustivo registro de todo el navío de quilla a perilla, las provisiones, el agua de las bodegas, la munición e incluso los efectos personales de los marineros. Claro que hay circunstancias que actúan en nuestra contra para semejante búsqueda, como es su reducido tamaño. ¿Dónde podría estar? Y esto me lleva, de forma inevitable, a otro pensamiento.

—Que lo hayan tirado por la borda —sentenció Munificio.

—Es una posibilidad innegable —reconoció el Oidor—, pero no me refería a ella.

—¿Qué otra puede haber? —inquirió el buzo—. O está a bordo, o no lo está.

—Me refería —dijo el Oidor, no sin cierta dificultad— a la posibilidad de que no hubiera sido robado, sino que, simplemente, se le hubiese ¿cómo decirlo?, cambiado de lugar.

—Queréis decir que se haya fingido el robo, ¿no es cierto? Pero ¿qué utilidad podría tener? —preguntó, escamado, Munificio.

Desde la oscuridad de sus cuencas oculares, el Oidor me enfrentó apoyando su mano izquierda sobre el tronco del bauprés; una gran extremidad

huesuda, venosa y de fuertes falanges, casi palmípeda, pero capaz de contraerse —pensé— como una garra para atrapar al responsable del robo infame.

—Escuchadme, joven: lo que voy a decir a continuación es solo una hipótesis, y no pretende ofenderos a vos ni a vuestro maestro. Es solo el estudio de una posibilidad; un ejercicio mental ¿comprendéis?

Afirmé con la cabeza sin tenerlas todas conmigo. Intuí que, tal vez, el Oidor planeaba culpabilizarnos a mí o al señor De Nemours. Araoz esperó un instante antes de proseguir; sin duda, elegía sus palabras con precaución:

—Es un hecho conocido que vuestro maestro no es persona popular en el comedor de oficiales. A nadie agrada su habitual prepotencia, ni la suficiencia con la que se conduce. Además, parece disfrutar abusando de su privilegio invulnerable por ser científico extranjero venido a bordo por acuerdo diplomático del más alto nivel. Pero ni al capitán del buque ni al primer oficial les agrada que se complazca en llegar tarde a las comidas y las cenas, no acuda a los actos litúrgicos y desprecie las invitaciones, flagrantes faltas del respeto en un mundo reducido y vuelto sobre sí mismo cual es un navío de guerra, donde nadie puede conducirse como un ser aparte o una excepción.

—Os sigo —murmuró Munificio muy interesado—. ¡Estáis sugiriendo que alguien ha hecho desaparecer el cronómetro para perjudicar al mago!

—Sí, indudablemente es otra posibilidad —reconoció el Oidor—. Pero iba incluso más lejos: ¿y si fuera la única forma de librarse de él, acusándolo de negligencia? Una vez desembarcado el mago, y vos, por supuesto —dijo, dirigiéndose a mí—, en El Callao, Valparaíso o Guayaquil, el reloj vuelve a aparecer, y se puede de nuevo calcular la longitud.

—Pero ¡eso acusa directamente a los oficiales! E incluso… —balbuceó Antón Munificio.

—Al jefe de escuadra —articulé a duras penas, con voz temblorosa. Su hipótesis tenía formidables visos de realidad. El robo era en realidad un atentado contra el señor De Nemours y yo mismo; un arma empleada para desembarcarnos de la expedición y enviarnos de vuelta a casa.

—Por supuesto que no es más que una idea —argumentó Araoz, amainando velas con voz tranquilizadora—, pero imaginad por un momento cuál sería mi situación en conspiración semejante. Me habrían encargado la investigación los mismos que perpetraron el robo del Le Roy. ¿A quién denunciar?

—Una endiablada complicación —reconoció el buzo.

—Pero…

—¿Sí? —contestaron ambos, expectantes.

—Si nosotros no estamos a bordo, el reloj puede funcionar perfectamente, pero ¿qué me decís del barómetro?

—No lo había pensado —reconoció el Oidor—. ¿Le sucede algo malo?

—Se está quedando sin mercurio. He avisado del particular a mi maestro varias veces, pero se limita a decirme que no me preocupe. Tengo entendido que el barómetro es aparato que el señor Álava tiene en gran estima, puesto que le permite prevenir las turbonadas intempestivas evitando daños mayores en la arboladura de los navíos.

—Así es, en efecto —confirmó el Oidor.

Por mi parte, sentía la irreprimible necesidad de correr a contarle a mi amo cuanto había escuchado y temía que, antes de despedirnos, Araoz o Munificio sellaran mis labios mediante palabra de honor. Para mi dicha, no lo hicieron; cada uno parecía muy preocupado de sus propios asuntos. El Oidor prosiguió:

—Por supuesto que, en lo que respecta al desarrollo de la investigación —se dirigía ahora al buzo— lo más urgente ha sido prevenir la llegada a puerto y el posible desembarco, con una guardia más cerrada de lo habitual y desembarcos muy selectivos y con registros aleatorios. También, a consejo mío, el jefe de escuadra ha considerado ciertas medidas con el gobernador, que espero den algún resultado. Disculparéis que no concrete la naturaleza de las mismas.

—Desde luego —respondimos el buzo y yo mismo.

—De todas formas —insistió Munificio—, cuando el buque reciba aguada y refresque provisiones será imposible mantenerlo sellado.

—Así es, querido amigo —repuso Araoz—, por eso no queda sino confiar en las medidas, Dios nuestro Señor y que la diosa Fortuna quiera acompañar el acierto en la resolución de este asunto un poco más de lo que acompañó hasta ahora e hizo con el negocio de las Malvinas.

Antes de separarme, con un estentóreo «Sálveos Dios» del buzo para regresar al sollado, recordé, en efecto, la infausta gestión en Puerto Egmont de los dos desertores, tan lejos ya en el pasado. ¿Qué habría sido de aquellos pobres diablos? El caso es que parecían ahora tan lejanos en el tiempo como cualquiera de las estrellas que, completando su evolución, flotaban en majestuoso tránsito sobre el *Europa*. El tiempo, me dije: qué previsible tirano, y qué inagotable prisión, certera, ecuánime, indiferente; hagamos lo que hagamos, él habrá de transcurrir cierto e insobornable, para sorprendernos al final del camino con un: «¡Eh, amigo! ¿Es que ya no te acordabas de mí?».

Aún era de noche cuando concluyó la breve reunión del arraigo del bauprés; a pesar de lo último, su huella en mi ánimo caló hasta tal punto que ya no pude volver a dormir, ni siquiera cerrar los ojos para un relajado duermevela. En cuanto apuntó el alba por los tragaluces, abandoné el coy para ir a reunirme con mi maestro en el «cuarto del mago». Apareció al fin, como siempre, tarde, pero con el cutis sonrosado y mucho mejor aspecto que los días anteriores. Sus sentidos parecían haber recobrado su antigua agudeza, pues enseguida se dio cuenta de mi turbación, preguntándome cariñoso al respecto; mas, cuando supo de qué se trataba, su rostro se envaró, tensándose las facciones en un rictus severo. Para no confesarle mi afición a las reuniones nocturnas, le dije que, habiendo subido a tomar el fresco antes de acostarme, el señor Araoz me abordó casualmente, haciendo los siguientes comentarios. Tampoco le hablé de la presencia del señor Munificio, que entendí extempórea. Me escuchó sentado, muy sereno, con las manos extendidas y unidas frente al rostro en aquella postura que conocía tan bien. Cuando terminé, reflexionó unos minutos con los ojos cerrados; yo noté un profundo alivio, como si me hubiera quitado un gran peso de encima. De pronto, abrió los ojos y dijo:

—De ahora en adelante, Jacques, has de tener mucho cuidado con lo que dices y haces en este barco. Procura evitar conversaciones como la que has tenido con el señor Araoz.

—Sí, maestro —respondí obediente.

—Ese señor Araoz, el Oidor como tú lo llamas… quiero que me digas todo lo que sepas de él.

Lo hice, y él añadió:

—Quiero saber más: su historia, su pasado, cómo vive, dónde duerme, con quién habla. Me gustaría conocer su relación con el jefe de escuadra y de dónde viene su intimidad.

Como ambas instrucciones eran contradictorias, protesté:

—Pero, maestro…

De Nemours, sin embargo, interrumpió para preguntarme:

—¿De veras no te das cuenta de lo que ha hecho?

Quedé perplejo y aterrado; por un instante, me sentí como una jovencita desflorada.

—¿Qué…?

—Tú eres para él uno de los trece sospechosos, Jacques; yo soy otro. Te ha interrogado a conciencia y ni tan siquiera te has enterado.

Oh, Dios. Oh, Dios, pensé, acongojado.

—Ha hecho una cosa más, y me temo que fuera su finalidad principal: me ha enviado un mensaje claro y diáfano.

—¿Cuál? ¿Cómo? Pero ¿qué mensaje? —objeté sin poder salir de mi confusión. Mi amo apoyó sus manos en los brazos de mi asiento, y, así acorralado, me miró con sus negros y profundos ojos:

—«O devolvéis el reloj Le Roy, o seréis desembarcados próximamente con deshonor en cualquier puerto de Sudamérica». ¿No lo entiendes? El cree que nosotros tenemos escondido el Le Roy; seguramente, Álava también.

—Pero ¡si lo hubiera sabido! Le habría convencido de lo contrario. Oh, señor, además le dije lo del mercurio del barómetro; seguro que hice mal también.

Pensó un instante antes de decir:

—No, Jacques. Puede que sea lo único bueno que has hecho; nos has protegido, al menos, de momento. Álava ama demasiado su barómetro como para prescindir de nosotros.

Estremecido aún por todo lo que había pasado, no conseguía ordenar mis pensamientos, dominándome los nervios. Pensé que lo mejor era guardar silencio.

—Hay, además, otras cuestiones que tenemos que valorar, Jacques. La incógnita fundamental que debe ahora pesar en el ánimo del jefe de escuadra no es el maldito reloj perdido, sino las noticias de Europa, es decir: la guerra con Inglaterra, esa debe ser la prioridad. Sin embargo, en este pueblucho de mala muerte —dijo, mirando Talcahuano por el agujero del tragaluz— es improbable que el gobernador sepa algo. Tengo entendido que las comunicaciones con Valparaíso y Santiago son muy difíciles, no digamos ya con El Callao, Panamá, Cartagena de Indias o Río de La Plata, por donde ha de llegar el correo. Pero nosotros podemos aprovechar el tiempo. ¿Sabes que aún existe aquí la casa que ocupó Dagelet, el astrónomo de La Pérouse?

—¿Quién, maestro? —pregunté, ya totalmente perdido.

—No importa. Es otra expedición que tenemos que repasar. Si no llega este maldito barco —añadió, mirando un manifiesto de carga que no consultaba, al menos, desde Cádiz— estamos perdidos.

—¿Os referís al *San Pedro*?

—Sí; según este papel, trae las cajas de cinabrio de Almadén. Pero si se ha hundido en cabo de Hornos ¡adiós a nuestro mercurio! —dijo, tirando el papel teatralmente por el aire.

Me miró fijamente, por un instante:

—No vayas a decir nada de esto; nuestro futuro depende de los secretos del mercurio. Ese Oidor… es la única mente interesante de este barco. Tendremos que ver qué hacemos de él. Mientras tanto ¿qué te parece si pedimos permiso para ir a tierra? Aunque nos registren.

La lancha del *Europa* varó sobre la pedregosa playa de Talcahuano entre blancos y sonoros cachones, que nos dejaron los calzones y faldas de las casacas empapados al querer desembarcar. A pesar de las molestias, era todo un placer echar pie a tierra tras tantos días de navegación. La playa y la tierra firme parecían solazarse en golpear con vigor la planta de nuestros pies, hasta el punto de que, al poco rato, empecé a sentir palpable dolor en las pantorrillas e inevitable mareo, trabando así conocimiento con el incómodo «pie de tierra» característico del marinero bisoño. El caserío de Talcahuano, completamente de madera, se arremolinaba en torno a su iglesia; el cauce del río, muy ancho, casi parecía un lago, pero se veía incapaz de alcanzar el mar por la existencia de una enorme barra de arena. El señor De Nemours y yo caminamos sobre esta última acompañados por un suboficial y dos infantes de marina que el teniente Ayora, a cargo del *Europa* —en ausencia de Álava y el capitán Del Postigo—, nos había asignado como escolta. Como si no existieran, mi maestro, jadeante por los difíciles pasos sobre la arena bajo el sol plomizo, iba iniciándome en la historia de un nuevo expedicionario del océano Pacífico, el señor de la Pérouse:

—La historia de nuestro compatriota, querido Jacques, es bien diferente de la del atormentado señor Magallanes, el pertinaz señor Cook o el abnegado Malaspina; en realidad, es la historia de dos amigos, Jean François Galaup y Paul Antoine Fleuriot de Langle, el primero de los cuales era conde de La Pérouse. Ambos fueron recalcitrantes marinos que compartieron correrías de juventud como oficiales de la famosa *Belle Poule*. El ansia, tal vez al principio inconsciente, de La Pérouse no tenía nada que ver con el hambre de gloria de Magallanes, ni el afán por encontrar El Dorado o la Especiería de los españoles, ni tan siquiera la demarcación territorial de nuevas colonias para Inglaterra como fue mérito y objeto último de James Cook. Hasta incluso la vocación cartográfica y científica de la expedición de Malaspina se vio superada por el original e intransferible talento de La Pérouse; porque, aunque no te lo he dicho, Jacques, *monsieur* Galaup era uno de esos tipos de los que se rompe el molde después de nacer. Un marino valiente, arrojado y generoso, apreciado incluso por sus propios adversarios, los británicos; ilustrado inquieto e inquisitivo, siempre formulando la siguiente pregunta tras compartir la respuesta de la anterior como el más valioso tesoro. Y, sobre

todo —añadió con un gesto que llegó incluso a parecerme trágico—, un ser humano único, irrepetible, puede que generoso en exceso…

—¿Habéis llegado a conocerle? —pregunté de improviso.

Mi maestro sufrió entonces un ligero azoramiento antes de responder.

—Sí; pero yo no era importante, solo un vulgar científico, una rata de laboratorio encerrada siempre en sus estancias y habitaciones.

—Habló con vos.

—Aaah, Jacques. Hasta entonces, hasta aquel día —confesó— yo jamás había tenido más ambición que mis pequeños descubrimientos y el mezquino alimento de mi fama y egolatría con la exposición y demostración de mis hallazgos ante mis semejantes. Pero, hace diez años, en 1785 cuando, antes de zarpar, el señor de La Pérouse tuvo a bien visitar la Academia… puede que lo mejor hubiera sido no haber estado allí, o no llegar a conocerle jamás.

—¿Tanto os impresionó?

—Jacques, aquel hombre ¿cómo podría explicarte? Su mentalidad abierta, de marino, habituado a recorrer y conocer tierras y mares tan distantes y distintas, con gentes tan diferentes, fue como si una ráfaga impetuosa de aire claro y puro, límpido y casi doloroso de inspirar entrara en aquella institución. Con él no había ni podía haber recelos, miserias, pensar en lo que podría decirse o en el secreto que sería preciso ocultar. *Monsieur* Galaup iba a zarpar con su mejor amigo, *monsieur* De Langle, en dos pequeños mercantes, el *Portefaix* y el *Autruche*, rebautizados, muy oportunamente, *Brújula (Boussole)* y *Astrolabio (Astrolabe)*; cada palabra que decía, y que diría en adelante, —de esto era muy consciente—, podía llegar a significar un legado invaluable para la posteridad. Pero había algo más; algo con lo que La Pérouse pensaba sin duda ir más lejos de lo que nadie hubiera ido jamás.

—¿Qué fue, maestro? —inquirí apasionado.

Pero De Nemours, por el momento, no respondió. Entretanto, habíamos alcanzado una eminencia del terreno con una sencilla edificación de cal; como si fuera un templo, mi maestro se descubrió antes de entrar en la casucha con evidente recogimiento y respeto, rogando a nuestros acompañantes, en español, que nos esperaran fuera. No había nada allí dentro; el viejo techo de madera se había venido abajo y las tablas descolgadas llegaban al suelo desde las vigas del tejado. De Nemours vagó como extraviado por aquellas venerables ruinas. Por fin, se volvió hacia mí, contemplándome intensamente:

—¿Qué ves aquí, Jacques?

Asombrado, le devolví la mirada antes de responder:

—Maestro, en esta casa no hay nada.

Negó vehemente con la cabeza:

—Aquí, querido Jacques, el astrónomo de la expedición de La Pérouse tomó alturas de sol, astros y estrellas para compararlas con las tomadas en Europa, y abundar así en la información topográfica sobre el planeta. Desde aquí miraron arriba, al cielo, puede que en busca, también, de lo que habían venido a buscar.

—¿Qué, maestro?

—Dímelo tú —desafió.

—¿El universo? —aventuré, soñador.

—Bien, Jacques. Casi has acertado. Tanteaban el paso siguiente; el rumbo hacia el infinito.

—Me he perdido, maestro.

—¿No lo comprendes? Es lógico. Yo tampoco, y La Pérouse, seguramente, solo lo intuía. Por eso miraron hacia arriba y esperaron una respuesta. ¿No los ves? Casi puede presentirse aquí su presencia, mirando al cielo, La Pérouse, el astrónomo Dagelet y Fleuriot de Langle, confabulándose para zarpar hacia el infinito…

Sentí un repentino terror ante la abierta evocación de aquellos espíritus por parte del señor De Nemours; al fin y al cabo, a bordo del *Europa* le llamaban «el mago».

—Señoría, se lo ruego —susurré—. No sabemos si esos señores están aún con vida.

La expresión de mi amo mudó de pronto a un rictus estremecedor de tristeza.

—No lo están, Jacques. Desgraciadamente, de Fleuriot de Langle tenemos la seguridad, por los informes que La Pérouse dejó a los británicos en Port Jackson (Sidney, Australia) en 1788 para su envío a Francia; pereció en Samoa en una escaramuza con los nativos. Su amigo y Dagelet han desaparecido. Pero lo importante, Jacques, es que su espíritu, su mensaje y su legado, pervive. He meditado mucho, desde entonces, acerca de La Pérouse y su viaje; mientras él alcanzaba el culmen de su viaje, para nosotros, en Francia, estallaba la Revolución con la apertura de los Estados generales en mayo de 1789; en julio, el cuarto Estado, el pueblo, tomó la Bastilla. La Pérouse había prometido regresar este mismo año; nadie se acordó de él. Su viaje, mil veces prorrogado, acabó alargándose indefinidamente.

—¿Tan largo fue? —pregunté.

—Mucho —replicó— y, al principio, parecido al nuestro. La *Boussole* y la *Astrolabe* cruzaron el cabo de Hornos con buen tiempo, llegando hasta aquí

para reaprovisionarse. Luego navegaron hasta la isla de Pascua (también conocida como el Ombligo del Mundo) y, de allí, a las volcánicas islas Kauai, las Sándwich donde Cook pereció. Fue un viaje iniciático. ¿Lo comprendes? No se puso ninguna bandera, ni se buscó oro, ni se trató de cristianizar a nadie. Buscaban otra cosa ¿qué?

—El infinito —respondí influenciado por lo que estaba oyendo. Mi amo sonrió.

—La Pérouse no se dio por vencido. Era un optimista por naturaleza. Se dirigió entonces, cruzando el Pacífico Norte, a las costas de Alaska en pos de su vellocino de oro, ¿tal vez la quimera del Paso del Noroeste? Quién sabe. Allí lo que falló fue su propio ejército; la imprudencia de un temerario condujo al ahogamiento de veintiún hombres en el vuelco de una lancha. Los sueños imponían el coste de la realidad; incansables, la *Boussole* y la *Astrolabe* continuaron explorando hacia el sur, llegando hasta el punto donde hombres de Malaspina habían levantado un pequeño fuerte, al que llamaron George Vancouver en honor del inglés que llegó después, y siguieron hasta San Francisco. El infinito no estaba allí; así que La Pérouse, incurriendo en su primera gran locura, decidió atravesar todo el océano Pacífico de este a oeste, llegando hasta Macao, donde dejó todos sus diarios y registros a la *Subtile*, que allí se encontraba. Por eso sabemos lo que hizo, y lo que emprendió acto seguido, la segunda gran locura en pos del confín del mundo: penetrar el desconocido mar del *Kamikaze* (viento divino) entre el Japón y el continente asiático. Dime ahora, Jacques ¿tengo razón en mis sospechas acerca de lo que buscaba?

—Todo apunta a ello, maestro —reconocí, pensando en aquellos remotísimos lugares.

—Pues bien, nuestro loco expedicionario recaló en Manila para que le aprovisionaran los españoles, y, de allí, rumbo al norte, cruzó el estrecho de Tsushima para profanar, acto seguido, el mar del Japón. Lo recorrió entero, llegando hasta Sajalín y, en el puerto ruso de Vladivostok, volvió a hacer entrega de sus registros a un enviado de Luis XVI. Este le encomendó la tercera (y última, al parecer) gran locura, recorrer de nuevo el Pacífico, pero de norte a sur. Buscaba esta vez islas que no encontró; puede que el infinito ya hubiera desaparecido de su espíritu. Desengañado, solo hallaría un motivo, al principio de cada singladura, en las instrucciones reales de un monarca que pronto… perdería la cabeza. Seguramente el largo periplo había destrozado la poca fe que le quedara en su proyecto. Estaba perdido y lo sabía; ya solo era cuestión de tiempo: su gran enemigo. En Samoa perdió a su amigo De Langle,

renunciando a las represalias. Llegó entonces a Port Jackson como un mendigo, pues andaba muy escaso de provisiones. Pero el gobernador Phillip, con su colonia aún incipiente, poco le pudo ayudar. Así que, una vez más, dejó sus documentos… y desapareció.

Quedamos ambos en silencio, rumiando tan triste historia sentados en aquellas ruinas. He pensado después mucho en aquellos instantes reveladores del poblado de Talcahuano, cuando por vez primera mi maestro desveló una pequeña porción de su alma. Si entonces hubiera sabido… pero es ocioso. Los humanos no nacemos adivinos, ni con capacidad de vaticinar los proyectos de los demás, salvo, puede, algunos privilegiados. Muchos menos de los que se jactan de ello. La figura de La Pérouse, en aquellos momentos, despertaba una nostalgia y tristeza en el ánimo con efectos devastadores. Yo también recordaba la reciente Revolución, pero en un ámbito rural, donde las atrocidades fueron espantosas, pero señaladas. Era una herida aún abierta en el corazón de cualquier francés; procurábamos extender un velo sobre su recuerdo, como si nunca hubiera existido. Pérdidas como las de La Pérouse nos recordaban que todo aquello no había sido gratis.

—¿Cuál creéis que fue su error? —pregunté al fin.

—No lo sé —reconoció De Nemours—. Nadie lo sabe. Reconozco que cada vez que pienso en ello no encuentro la solución; sin embargo, fue él, La Pérouse, el que encendió en mí el ansia por descubrir horizontes. Lo que yo buscaba tal vez no se encontrara en la materia, sino en el propio mundo donde vivíamos. Tendría que recorrerlo, pero ¿cómo? Nuestro país se desgarraba en medio de una Revolución espantosa. En el 91 se destituyó al rey, y los girondinos se hicieron con la Asamblea Legislativa. Se dio la matanza del Campo de Marte y, al año siguiente, fueron asaltadas las Tullerías, proclamándose la Convención. ¿Quién podía pensar en irse de viaje? Aunque yo lo deseaba con toda mi alma. En el 93 el rey fue ejecutado, instaurándose el Terror de la mano de Robespierre. Por fin, en el 94, al constituirse el Primer Directorio las aguas parecieron volver a su cauce. ¡Qué voy a contarte! Solo hace dos años. Al siguiente llegó el ofrecimiento de Godoy para embarcarnos con Álava y aquí estamos ¡Tras los pasos de La Pérouse!

—¿Os gustaría reproducir su periplo?

—No tendremos ocasión, Jacques. Pero fíjate que vengo pensando en algo que me ronda la cabeza: La Pérouse llevó consigo, en su viaje al infinito, la *Boussole* para orientarse en ambas direcciones sobre la mar y el *Astrolabe* para medir las alturas. Dominaba así, a la perfección, las tres dimensiones

fundamentales, pero le faltaba una que nosotros tenemos. O, al menos, la hemos tenido.

—¡El tiempo! —grité.

—¡Chsss! —chistó mi maestro.

—El reloj. El reloj perfecto —afirmé, sin poder contenerme.

—En efecto, Jacques —dijo al fin, revelador, añadiendo—: El control del tiempo exacto.

Momentáneamente mudo por las seductoras posibilidades que ofrecía aquel descubrimiento, nuestro diálogo reservado fue repentinamente interrumpido por los gritos que llegaban desde fuera. El suboficial español y los infantes de marina aclamaban y daban vítores, palmeándose ruidosamente las espaldas.

—¿Qué sucede? —les preguntamos, saliendo al exterior.

Por toda respuesta, un infante sonriente nos señaló la rada, donde se veían el *Europa,* el *Montañés* y la *Pilar* con las tripulaciones en cubierta, tirando sus gorros por el aire; un cañón del buque insignia disparó, estruendoso, una salva de saludo. Y es que más allá, deslindándose de la isla Quiriquina, y aumentando a cada segundo su silueta gris y velas oscuras, se veía un bregado navío penetrando decidido en la bahía; un navío con la bandera española.

—¡Es el *San Pedro Apóstol*! —exclamé, loco de alegría.

—Sí, señor —dijo De Nemours—, y nuestra salvación, pues trae las cajas de cinabrio. Mañana, Jacques, tendremos mucho trabajo.

8
VENDAVAL

No habría sido servidor adecuado oráculo, o agorero, para juzgar los derroteros de la Providencia; pero si, en lo que me incumbe —que es como creo se juzga, por el cómo le va la guerra a cada uno— hubiera de ponderar la llegada a puerto del *San Pedro*, decir que, una vez se acabaron las lógicas y estentóreas algazaras, celebraciones y acciones de gracias, no vino a significar su arribada sino cambiar agradable asueto, paseos por Talcahuano e interesantes conversaciones por duros trabajos y trastornos; por tanto y sin desearle ningún mal al navío *San Pedro Apóstol*, en lo que a mí respecta, podía haberse quedado un tiempo más en el lugar de donde venía o, al menos, dejarnos unas jornadas de merecido descanso antes de incorporarse a la escuadra.

Puesto que, en efecto, nada más reintegrado el señor De Nemours al *Europa* se enteró de la presencia a bordo también del jefe de escuadra y, solicitando audiencia sin perder minuto, pidiole a Álava el envío de las famosas cajas de Almadén para la puesta al día del barómetro Dolland. Al escuchar estas últimas palabras, ambos pabellones auriculares del mando debieron sensibilizarse con especial agudeza; pero, estando el *Europa* en situación de espera del gobernador de Concepción para comida que, al parecer, iba a ofrecérsele a bordo, se nos señaló que, en vez de traer las cajas al buque insignia nos desplazáramos nosotros al *San Pedro*, del mismo modo que la montaña a la que debía acudir Mahoma fuera presurosa a este cuando se hubo comprobado que el venerable profeta no podía ir. Tuve así ocasión, por vez primera en el largo viaje, de conocer otro navío que no fuera el *Europa*, y he de decir que, aunque los parecidos fueran abrumadores, también había sustanciales diferencias.

El *San Pedro Apóstol* era, ante todo, buque español, circunstancia compartida con el nuestro; pero español viejo, casi vetusto y veterano, que no el *Europa*. A pesar de ser obra de Gautier, todo lo demás en él parecía de la

vieja guardia, la de los buques que, antes de llegar nosotros para mejora del diseño y astilleros españoles, había producido en España un noble maestro o ingeniero cuyo nombre repetían los marineros como el de un santo, y a santo varón sonaba, desde luego, llamarse así de simple y llanamente Jorge Juan. Contagiados de Jorge Juan, que, según me enteré, era también caballero juanista como el Oidor, habiendo construido medio centenar de navíos para don Fernando VI después de burlar muy graciosamente a los británicos espiándoles sus propios astilleros, en el *San Pedro* se maniobraba a la antigua, al estilo de los galeones; los contramaestres no eran tales, sino solo maestres, ancianos respetados y respetables (cargados de experiencia muchos de ellos en la defensa de Cartagena de Indias, la agotadora campaña de Tolón o las eternas travesías de la nao de Manila) y los marineros, llenos de orgullo, a su paso y sin ninguna prisa acudían diestros y certeros al lugar que debían sin que nadie tuviera que gritarles o mosquear las espaldas a groseros latigazos. Pertenecía el *Apóstol* a esa clase de navíos tan bregados que, de no perderse en siniestro literalmente acaban marchando solos, y un capitán se limita a relevar al anterior para convertirse en espectador responsable de cuanto allí transcurre sin su intervención alguna. Se concluía, viéndolo en Talcahuano, que si el *San Pedro* perdió en cabo de Hornos el contacto con la escuadra no fue forzado por el temporal, sino por haber tomado las cosas al ritmo que le era más adecuado. No en vano llevaba el buque el mismo nombre del que, habiendo partido de México en 1564 en la escuadra de don Miguel López de Legazpi, pilotado por el monje frey Andrés de Urdaneta, que fuera criado de Elcano, llegó a Filipinas y retornó sobre derrota prevista, abriendo así el océano Pacífico para el tránsito naval hispano con el llamado tornaviaje, nao de Manila o galeón de Acapulco.

Y henos ahora aquí, a su bordo; el oficial Merino (que Álava dispuso nos acompañara) departía amigablemente con el capitán González, un castellano enjuto y campechano y el señor De Nemours fumaba su pipa, tomándose de los otros la distancia que en él era acostumbrada, mientras un servidor, desnudo de cintura para arriba y en compañía de dos grumetes y un pinche, nos esforzábamos en manejar la fragua para alcanzar la temperatura prescrita de seiscientos grados, mientras sudábamos a chorros hasta por el último poro de nuestra piel. Como de leña no había cuidado —pues en Talcahuano había de sobra—, más sí de prender las velas con las altas llamas que de forma previa a la brasa se habían de remontar, González dispuso dejar el palo trinquete desnudo, organizando la abrasadora e infernal tarea consignada por mi amo no lejos de los pescantes, con la cubierta de proa, verga de trinquete y

cofa de este mismo palo mojadas y repletas de baldes de agua de mar y los gavieros atentos, por si la hornada se desmandaba. De tal manera que, para poner al día el barómetro, lo primero que hubo que hacer es organizar en la proa del *San Pedro* tal zafarrancho y humareda que los huasos naturales de la tierra, preocupados por que el incendio le llevara a la costa y acabara por prenderse la ciudad, pasaban por el costado con sus jangadas pescadoras santiguándose y aconsejando a los marineros, a través de las troneras, que si el *San Pedro* necesitara extinguir las llamas no procediera embarrancando, sino que se hundiera allí mismo, gozando así de rápido y práctico alivio.

Verdaderamente, alimentar de leña el horno mugriento y oxidado de la forja era faena que hacía codiciar con deseo la tersura de las aguas azules más allá de la borda, cuya frescura se había de dar por bien comprobada; aunque, por si a alguno de nosotros le tentaba demasiado, un suboficial ceñudo nos recordó que también podía refrescar a alimañas tales como tiburones y marrajos; satisfechos pues con arrojarnos, de vez en cuando y por sobre el cráneo, alguno de los baldes repletos, habría acabado por agradarme el juego y ejercicio de no amargárnoslo el consabido suboficial obsequiándonos con su procaz y obscena mala leche. Así que me limitaba a hacer mi trabajo reflexionando, puede que para evadirme, en la situación en la que estábamos inmersos. Si el Oidor tenía razón en su hipótesis y, tal como creía mi maestro, los españoles solo pensaban en librarse de nosotros, aquel numerito sobre el castillo del *San Pedro* tal vez les hiciera cambiar de opinión: mi amo había arrojado sobre el tablero la carta del barómetro Dolland, pero si les mostraba cómo se reponía el mercurio dejarían de necesitarnos. En efecto, pronto, en cuanto la fragua quedó dispuesta con todo el braserío al rojo, el segundo oficial del *San Pedro* mandó al despensero en busca de las famosas cajas de cinabrio de Almadén. Ciertamente, no se trataba de nada extraordinario: dos cajas llenas de roca sucia y terrosa que inmediatamente pasaron a rellenar el hogar de la fragua. Quedamos todos expectantes, como si de aquellas llamas fuera a salir el genio de la lámpara o el mismo druida Merlín, pero, aparte de un olor espantoso, lo único que sucedió es que las rocas se disolvieron.

—Vamos, Jacques —dijo mi maestro, cogiendo cuchara, probeta metálica y cazo de peltre, y añadió—: Hay que recogerlo antes de que se enfríe.

Resultó condenadamente difícil recoger aquel líquido sucio, viscoso y humeante, que inutilizaba colmatándolo cuanto vaso o útil se le acercaba, de entre la brasa, rescoldo y escombro sin llegarlo a tocar.

—¿Hay que esperar a que se enfríe? —preguntó Merino, intrigado, mientras introducía con cuidado una probeta en un cubo de agua, del que salió

vapor.

—No, ese maldito mercurio sucio no sirve para nada esté frío o caliente. Es preciso purificarlo; pero no lo haremos aquí.

—¿Entonces? —inquirió el segundo del *Europa*.

—Enfríelo y volvamos a nuestro buque.

Así pues, mi amo guardaba aún una carta en la manga; debería haberlo supuesto. De momento, nuestra estancia en el *San Pedro* había terminado. Sus hombres, extenuados por el largo y difícil viaje, se congratularon de nuestra partida. Aun así, lo hicieron con tranquilidad y serena educación. Me pregunté si una dura batalla, o la certeza de una costa a sotavento, serían capaces de alterar el ánimo o destemplar a esta imperturbable tripulación. Ya a bordo del *Europa*, camino del «cuarto del mago», el señor Merino quiso unirse a nosotros; pero De Nemours, muy consciente de lo que se jugaba, le detuvo en la puerta y luego, despidiéndose amablemente, la cerró en sus narices.

—Bueno, Jacques —dijo a continuación—, vamos a conjurar este maldito secreto. Lo único que puede mantenernos, por el momento, unidos a esta expedición. Verás, querido amigo, los grandes secretos de los alquimistas son tan simples como esto: el mercurio contaminado se purifica con ácido nítrico.

Extrajo un pequeño bote de un baúl que contenía muchos más, saquetes de polvos y un sinfín de cachivaches. Estaban todos sin etiquetar, lo que, a pesar de la precisión mental de mi maestro, me pareció una imprudencia casi temeraria. Posteriormente, sugerí una vez llevar a cabo el etiquetaje y recuerdo su respuesta:

—El buen químico, Jacques, no necesita etiquetas, porque él mismo ha buscado y envasado lo que necesita y, por tanto, lo conoce perfectamente.

Destapó el botecito y, con el contenido en una bandeja, fue limpiando la pequeña cantidad de mercurio hasta dejarlo en una pureza que daba ganas de tocarlo. Lo pasó entonces a otra pequeña probeta y se hallaba examinándolo ceñudamente, cuando la puerta se abrió y entró en tromba el primer oficial, teniente Ayora, seguido del capitán Del Postigo y el mismo jefe de escuadra, cerrando la procesión el humillado Merino. Debido al sobresalto, a mi amo estuvo a punto de caérsele el mercurio; lívido, se puso en pie y quedó enfrentado a un huraño Ayora, presto a saltar sobre él a la mínima señal.

—Si esto es lo que se entiende por educación en este barco… —murmuró.

—Disculpe, *monsieur* —contestó el capitán Del Postigo, muy serio y desplazando a su subordinado—, pero cuando pongo a uno de mis oficiales en

su acompañamiento no es para que le despidan cerrando puertas sin más explicaciones.

—Comprenda que la situación —dijo Álava en tono muy lúcido pero, a la vez, muy sereno— no es la mejor para soportar sus rarezas. Demasiado bien las conocemos ya, como soporta usted las nuestras. Tenga la amabilidad de sentarse.

Él lo hizo; De Nemours le imitó, aunque sin bajar la guardia. De forma natural, afrontaba ahora al jefe de escuadra, ignorando al capitán y sus dos oficiales.

—Comprendo —dijo— la tensión que padecen no solo por la falta del reloj y los problemas del barómetro, sino por la incertidumbre de una guerra con Inglaterra que mi país ya afronta. Precisamente para que ustedes, nuestros aliados, estén en la mejor disposición para defender estas costas, mi ayudante y yo llevamos toda la jornada trabajando, del *San Pedro Apóstol* al *Europa*, para acondicionar el barómetro Dolland, que creo goza de su aprecio. Lamento si algún gesto causado por el cansancio o la dejación momentánea ha podido ofender a sus oficiales, pues suelo cerrar las puertas después de pasar por ellas y, si no me equivoco, el estimado señor Merino no está asignado a este camarote.

Álava pareció pasar por alto el incidente sin más explicaciones, para profundo desagrado de Ayora, indiferencia del capitán Del Postigo e incluso aprecio de Merino, que sonrió al oírse llamar «estimado»; apoyándose sobre la mesa, como un rayo, formuló a De Nemours a bocajarro:

—¿El barómetro volverá a ser fiable antes de Valparaíso?

—Espero que sí, señor —replicó mi maestro—. Precisamente ahora nos disponíamos a rellenar una ampolleta de prueba.

—¿Tiene ya el mercurio?

De Nemours acercó la probeta al señor Álava; el jefe de escuadra la tomó entre sus enormes dedos, observándola con desconfianza. No parecía agradarle su contacto, así que la devolvió.

—Bien —dijo—. Señor Del Postigo ¿es tan amable de acercarse?

El comandante se arrimó también a la mesa; su presencia abrumadora junto a mí hizo que me levantara como impulsado por un resorte, y Del Postigo ocupó mi asiento. Álava pareció complacido.

—Deben ustedes saber que el puerto de Valparaíso no es solo peculiar en el aspecto estético; de septiembre a abril, los vientos predominan del sur, pero la proximidad montañosa a la rada crea efectos catabáticos con peligrosas serranas vespertinas. Los barcos suelen asegurarse, como hizo Malaspina, con

las anclas ayustadas con anclotes, y el fondeo del lado de tierra. Avanzada la estación, como es el caso, pueden presentarse los nortes duros, de mayo a agosto, de forma repentina e imprevista; como el abra está abierta al septentrión, con el fondeo sobre tierra los buques se ven en grave peligro de acabar contra la costa. Por mi parte —se dirigió a mi amo— evitaría este puerto en esta época, pero, como bien acaba de decir, *monsieur*, ahora la prioridad absoluta son las noticias sobre la guerra, que no he podido conseguir en Talcahuano y tengo fundadas esperanzas de lograr en Valparaíso. Por lo tanto, los vaticinios del Dolland son vitales para fondear con seguridad la escuadra allí. ¿Me comprende, señor?

—Le comprendo —contestó De Nemours—. Creo que lo tendrá a su disposición.

Álava pareció aliviado; tomó aire antes de proseguir:

—Otro asunto que hay que resolver es el del cronómetro. Hasta la fecha, como desde el cabo de Hornos hemos venido navegando por meridiano, prescindir de él ha sido fácil, pero desconocemos lo que ha de suceder de aquí en adelante. Si no podemos hallar el condenado Le Roy, lo vamos a sustituir.

Hizo esta afirmación con tal convencimiento que todos, menos el comandante, el cual ya debía estar en el ajo, quedamos mudos de asombro. Prudentemente, De Nemours preguntó:

—¿Puedo preguntar de qué forma?

Álava compuso un ingenioso gesto que me hizo sentir simpatía por él por vez primera en todo el viaje; debajo de Dios, había un humano, pues.

—Nuestro viejo piloto, aparte de terco incontrovertible, es también suboficial práctico, ingenioso y lleno de recursos. Durante toda la travesía del Atlántico ha venido verificando los errores de nuestro mejor cronómetro convencional, el Berthoud de 1791, comparados con el Le Roy. Ha confeccionado ¿cómo le llamaríamos?, una tablilla de desvíos similar a la del compás con el atraso o adelanto según la temperatura y el estado de la mar. De esta forma, teniendo la longitud exacta corregida en cualquier puerto sudamericano, la hora meridiana y conociendo que una hora de tiempo es la veinticuatroava parte de una rotación completa (360°), en todo el ámbito del Pacífico podremos calcular con precisión la longitud. El Berthoud se guardará en la mesa de derrota, y si lo toca alguien que no sea el piloto, capitán o yo mismo, o si algún condenado infante de marina se duerme vigilándolo juro que personalmente me ocuparé de desollarlo a latigazos amarrado a un cañón del veinticuatro. ¿Entendido?

Aunque golpeó ligeramente la mesa para no romper nada, quedó para todos bien clara su firme determinación. Recuperando el dominio de sí mismo, inquirió:

—¿Tiene algo que decir, *monsieur*?

Mi amo puso gesto de circunstancias.

—Puede, en efecto, que el ingenioso método utilizado permita calcular la longitud, preferentemente en las mismas latitudes y condiciones de temperatura en que se confeccionó la tabla correctora. De todas formas, creo que cabe esperar un mayor margen de error.

—Me parece una prudente observación —dijo Álava, dando por concluida la reunión. Los oficiales se retiraron tras él, presumiblemente encantados: gracias a la decisión del jefe de escuadra y al compromiso logrado con mi maestro, se volvía a disponer de los modernos aparatos que tan felizmente nos habían traído, permaneciendo así la seguridad y apoyo a la pericia en la navegación. Una vez se fueron, mi amo, concentrado de nuevo en su tarea, no dejó de observar:

—Un gran golpe psicológico que, prácticamente, neutraliza al que asestó el ladrón.

Aquella misma tarde, con una minúscula cantidad de mercurio, mi maestro inició las pruebas de recarga y exactitud con el nonius. No pudo acabarlas; repentinamente, se encontró mal y, cuando acudí a atenderlo, solo me dijo:

—Ha sido un día duro; mañana continuaremos.

A pesar del calor, cuando se marchó del «cuarto del mago» temblaba bajo su levita. Quedé con una extraña sensación descorazonadora tras este suceso. En cubierta, en medio de gran actividad y algarabía, era evidente que la escuadra se preparaba para zarpar al día siguiente sin la fragata *Fama*, cuya suerte, por el momento, desconocíamos. El optimismo producido por la aparición del *San Pedro*, y, sobre todo, la urgencia en recibir noticias de España por parte del jefe de escuadra, acabaron por hacer imposible un minuto más de espera; la *Fama* tendría que arreglárselas sola, dirigiéndose directamente a El Callao. Antes de partir, no obstante, y casi sobre el cable de fondeo a pique, el señor Araoz iba a apuntarse un tanto notable. Efectuando las chalupas uno de los últimos embarques desde la playa de Talcahuano, se observó que en una de ellas venían dos alguaciles acompañando a Senén Estero, con las manos amarradas; nada nuevo sobre cubierta, pues a bordo del *Europa* se sabía (teniéndose casi por habitual) que el loco Senén tropezaría con la justicia allá donde pusiera pie en tierra. La novedad fue el motivo;

personada la autoridad en cubierta y recibida por los oficiales Ayora y Merino, verificaron la entrega del marinero loco con un paquete que le habían encontrado. Los que por allí andábamos tomando el fresco fuimos formando corro en torno a los cinco afectados y ¡cuál no sería mi sorpresa cuando vi caer del envoltorio la caja de marroquinería del reloj Le Roy! Sin dejar intervenir a nadie, adelantose el teniente Ayora y, en medio de la expectación incipiente, muchos no tenían ni idea de lo que contenía aquella caja, forcejeó con la cerradura y, al fin, la abrió. Nada. Estaba vacía. Ayora se aproximó a Senén y le preguntó:

—¿Dónde la has encontrado?

—Dios te ha de castigar —replicó el loco con voz de trueno y ojos desvariados. A punto estuvo el primero de cruzarle la cara de un guantazo, pero, observando en derredor, prefirió contenerse, lo que todos los que observábamos agradecimos. El loco era loco al fin y al cabo; ningún objeto tenía el ensañamiento. Tomó la caja y dijo a Merino:

—Avise al señor Araoz.

¡La caja del reloj había aparecido! Así pues, las medidas de vigilancia tomadas con aquiescencia del gobernador habían dado palpable fruto; el Oidor, indudablemente, vería aumentado su crédito, pues era innegable que, poco a poco, se iba acercando a su objeto. Salió del pozo del combés acompañado de un personaje al que hasta ahora no me he referido pero fundamental en un barco cristiano como era el capellán del navío, don Miguel Arellano, uno de esos padres toscos hechos para misionero que, extraviando el destino, fueron a dar con sus huesos en el sollado de un buque de la Real Armada; como a menudo, bajo la recia apariencia, el hábito ocultaba un auténtico acopio de saber adquirido durante largas horas de estudio, en claustro, monasterio o sacristía. Aunque español de origen, frey Arellano procedía de Veracruz, habiendo embarcado en el *Europa* para la travesía transatlántica previa, en 1794, cuando, al mando de don José Gardoqui, el buque trajo de La Habana a España casi cinco millones de pesos fuertes, la mitad de ellos procedentes del comercio, es decir, capital privado. El Oidor tomó la caja de manos de Merino con enorme interés, la examinó cuidadosamente y, por último, dejó que don Manuel la bendijera devoto, diciendo este después:

—Querido Pastor, hijo mío, Dios tiene pensado para ti ser su brazo para recuperar lo robado.

—Así sea, padre —respondió Araoz, devolviendo la caja al segundo mientras le decía—: Lleve esto al señor jefe de escuadra y dígale que ahora

estoy seguro de que el Le Roy está a bordo.

—Le daréis una gran alegría —afirmó Ayora, con su autoridad habitual a falta del comandante.

Aquella afirmación del Oidor me sumió en tal grado de confusión que llegué incluso a preguntarme si había entendido bien del castellano. ¿No podría el maldito loco haber vendido el reloj en tierra quedándose con la caja? Claro que podía, pero, en tal caso, y tratándose de un objeto tan singular, las medidas tomadas en tierra por la autoridad habrían dado inmediata cuenta de ello, pues una joya de tal categoría no se podría haber ocultado en lugar como Talcahuano. Así pues, tal vez, lo que otorgaba seguridad al Oidor acerca del paradero del Le Roy era que el loco nunca hubiera tomado la caja de contener el reloj dentro; pero ¿por qué si estaba loco? Ah, pensé, claro. La única posibilidad de que la caja hubiera salido del *Europa* por las troneras de la batería baja, único sitio por el que pudo salir, era que los granujas que allí habitaban hubieran comprobado que nada contenía. ¿Lo habrían cogido ellos? Me pregunté si el señor Araoz habría orientado su pensamiento, y establecido sus premisas, como lo hacía yo. Probablemente no; pensaría con mayor certeza y sus hipótesis serían sólidas y fiables, no endebles como las mías.

Las doscientas millas de navegación de Talcahuano a Valparaíso fueron breves y con muy buen tiempo; en medio de una mar intensamente azul y orlada de cabrillas, los cuatro buques de la escuadra se deslizaban empujados por el viento del sur como grandes ánades sorprendidas en un lago, con la lejana silueta de la costa a la vista. Terminadas las tareas más duras para la reposición del barómetro, solo restaban las pruebas, tarea difícil y minuciosa de la que mi amo decidió relevarme. Pude así vagar a mi aire por la cubierta del combés durante aquellas pocas y agradables horas. Inevitablemente, la vista de los notables hitos costeros de aquel litoral desconocido atraía al paseante a las bordas; allí, con las batayolas a la altura del pecho y los brazos sobre ellas para mejor contemplación, comparecimos el Oidor, el padre Arellano y un servidor. De forma natural, el coloquio fue derivando a la historia de los asaltos piratas en estas costas durante los últimos doscientos años, que el *pater* conocía en profundidad; dejamos, pues, que nos fuera ilustrando mientras el litoral desgranaba para los ojos sus encantos.

Comenzó frey Arellano citando a *sir* Francis Drake, el cual, en 1577, tras el accidentado paso del cabo de Hornos ya conocido sobre las costas chilenas y peruanas, hizo extensa correría capturando la nao *Concepción* por valor de cuatrocientos mil ducados, asaltando y saqueando El Callao, Santa, Trujillo y Payta. Me pregunté lo que opinaría el piadoso padre Fletcher acerca de estas

últimas fechorías. En la estela de *sir* Francis, en 1587, llegó, también con las peores intenciones, un aristócrata inglés, Thomas Cavendish, con un galeón especialmente construido para largas travesías, el *Desire* (‘Deseo’); pero los españoles, escarmentados, estaban alerta, rechazando el trozo de desembarco inglés cerca de Valparaíso tras causarle siete muertos y nueve prisioneros, seis de los cuales colgaron de la horca. En Arica también fracasó el ataque pirata, y en Puna, donde carenaban a flote, les atacó el capitán Galarza con piraguas indias, matando otros veinticuatro ingleses e incendiándoles una nave auxiliar. Una vez más, Cavendish tuvo que huir, pero más al norte, en cabo San Lucas, la fortuna le sonrió al fin con la captura de la indefensa nao de Manila *Santa Ana*, uno de los dos únicos galeones de Acapulco capturados jamás, de los cientos que han hecho la derrota, lo que significó el éxito para la vuelta a casa antes de dejarse la vida en un nuevo intento, sobre la costa brasileña.

Según frey Miguel, el peor efecto de estas algaradas era que sus autores volvían impunes a casa despertando la envidia y ansias de hacer fortuna de sus inescrupulosos paisanos. Así fue cómo el vástago del célebre negrero, armador y pirata Hawkins, Richard, armó en 1593 la *Dainty* para seguir los pasos de Cavendish y Drake. Para su desgracia, los españoles ya habían reunido una notable armadilla de guarda al mando de don Beltrán de la Cueva, con tres galeones y cuatro pataches, que, al saber de su llegada capturando buques mercantes en Valparaíso por los que se pedía rescate, zarparon de El Callao a su encuentro. Avistada al fin la nao pirata, un inoportuno chubasco desarboló dos de los tres galeoncetes españoles; persistió el restante en la persecución para volver a dar con ella en la bahía de Atacanes. El escurridizo Hawkins lo eludió otra vez, pero al fin, el 2 de julio, dio con él borda con borda y capturó la *Dainty* tras barrida de artillería y abordaje, cayendo Hawkins prisionero. El pirata salvó la vida por no haber cometido crímenes, pero su nave pasó a la incipiente armadilla española del Pacífico con el nombre de *La Inglesa*.

Tras esta primera descripción de asaltos, tomó aliento a gusto el padre Miguel; no menos satisfecho quedó Araoz, pues aunque se perdieron dos naos y fueron saqueadas seis poblaciones —Valparaíso y El Callao entre ellas—, los ingleses al final habían sido derrotados y tomada una excelente nao pirata a cuenta de las compensaciones. En lo referente a estas costas, los desaprensivos de aquella nacionalidad no volvieron a aparecer hasta 1687, cuando Davis asaltó Guayaquil. Desgraciadamente, continuó frey Arellano chascando la lengua, tomaron relevo de los ingleses los holandeses que,

considerándose en guerra con el Imperio español y siendo grandes navegantes, decidieron asestar inesperado golpe contra sus enemigos en aquellas lejanísimas y desguarnecidas aguas. En 1598, Mahu, De Cordis y Van Noort, tras sufrir gravísimas pérdidas en cabo de Hornos, nada pudieron hacer por estos lares, optando por continuar con los supervivientes hacia las Filipinas, donde el último dio memorable combate. En 1615, Joris van Spilbergen libró el peculiar y reñido combate de El Cañete contra Mendoza, no lejos de El Callao, acabando también por tomar la ruta del Pacífico. Al fin, L'Hermite, en 1630, intentó asaltar El Callao con once barcos, fracasando también estrepitosamente por la resistencia que se le opuso. Así pues, la acometida holandesa, a pesar de causar daños y generar graves ansiedades a armadillas, fuerzas de protección y gobernadores españoles, ni siquiera logró atrapar nao de valor o saquear enclave señalado. Frey Arellano prosiguió con entusiasmo:

—Tampoco Hendrick Brother que, en 1643, intentó apoderarse e instalarse en Valdivia, tuvo éxito, por lo que puede decirse que el Pacífico, hasta 1670 con la llegada del gran filibusterismo inglés de Morgan, Sharp y Davis (que devastaron Panamá y Guayaquil) pudo permanecer tranquilo y en paz.

—¿Qué sucedió en El Cañete? —pregunté por curiosidad.

—Pues verá usted, joven: en aquel lugar se trabó combate de barcos españoles y holandeses, los primeros con mucha bravura y pocos medios, los segundos a la defensiva pero dispuestos a poner en juego la superior calidad de su armada, y, en medio de estas descompensaciones, se produjeron los tres hechos más curiosos que jamás se hubieran dado antes en una batalla naval. Así que dígame usted primero lo que prefiere que le cuente, si la batalla o las curiosidades.

—Pues… ambas cosas.

El capellán miró al Oidor y ambos sonrieron.

—Pasemos a complacer a nuestro amigo francés. Los holandeses tenían cinco barcos, y seis los españoles; mas de ninguna forma podía haber comparación. Los primeros eran dos enormes galeones de seiscientas toneladas, *Gran Maan* y *Gran Zoon*, del porte de los treinta cañones, otros dos de cuatrocientas toneladas y veintidós cañones, *Nuevo* y *Eolo*, y un patache; por su parte, el español más poderoso era el *Jesús, María y José*, capitana de veintidós cañones y la almiranta *Santa Ana*, de apenas doce, la *Carmen* de ocho y tres mercantes cargados con trescientos soldados. La baza

española consistía en acercarse al enemigo y abordarlo, a lo que los bátavos, para impedirlo, debían replicar a cañonazo limpio.

No dejaba de sorprender el descriptivo talento militar y táctico del religioso; luego descubrí que, entre las muchas devociones del estamento clerical están, aparte de la suya propia, la cultura, la música, el arte y, entre estos últimos, el de la guerra, del que muchos son encendidos fanáticos. Pero frey Miguel Arellano proseguía:

—Desarrolláronse las cosas a este modo y manera: los frágiles barcos españoles trataban de acercarse a los coriáceos costados de los bátavos, mientras estos los batían con toda su artillería. Uno de los mercantes se hundió, pero la capitana, con gran coraje, logró alcanzar a su homóloga holandesa y, mientras se batía en franca inferioridad, unos locos saltaron al galeón enemigo, robaron su pabellón y escaparon al agua con él; se solían ofrecer grandes recompensas por proezas de este género. Finalmente, la *Jesús María*, destrozada por el superior enemigo, se tuvo que retirar. A la *Santa Ana* le fue peor: acribillada por los cuatro costados, acabó por hundirse con gran mortandad. Así que, finalmente, quedaron los bátavos vencedores, con la mitad de bajas que sus enemigos.

—Decidme —inquirí—. ¿Cuáles fueron los hechos singulares que mencionabais?

—A ello iba, joven, si me concedéis tiempo para hacerlo: el primero se produjo al hundirse la desventurada *Santa Ana*, y es que uno de los tripulantes rescatados resultó ser una mujer, la valiente monja-alférez doña Catalina de Erauso, a la que el mismo rey premió por su gallardía. El segundo, que un cañonazo español acertó de lleno en el interior de un cañón holandés, reventándolo; por último, y también en referencia a la artillería…

—¿Sí? —animó, interesado, el señor Araoz.

—Pues veréis —dijo el capellán, titubeando ligeramente—, no sé si vais a concederme crédito, pues la historia escribe a veces páginas dignas del apóstol Tomás: o lo veo, o no lo creo.

—Padre —dijo el Oidor— a nadie podríamos creer más que a un ministro de la Iglesia. Deshaced esta intriga insoportable.

—Está bien, está bien —cedió el capellán— puesto que tanto os urge a ambos: para su absoluta sorpresa, un barco español recibió un cañonazo de ¡monedas de pesos duros!, que se le incrustaron en el costado.

El señor Araoz y un servidor quedamos petrificados. ¿Cómo pudo suceder algo semejante?

—La única explicación —aclaró el sacerdote— es que algún pícaro holandés había escondido su fortuna dentro del cañón, pensando que allí nadie la encontraría. Luego no consiguió encontrar momento de retirarla antes del combate, y fue disparada al enemigo.

—Qué interesante —dijo el Oidor, enigmático.

La amplia rada de Valparaíso quedaba ya bajo el bauprés; a aquella hora de la tarde, con el sol dando de lleno contra los cerros, a las tripulaciones de la escuadra nos habría deleitado ver la Planchada, el barrio del Puerto, la Recova, con el mercado y el edificio de la Gobernación, el barrio y el caserío del Almendral y el de San Juan de Dios, de los que habíamos leído en el libro de Malaspina. Mas nada de ello era visible, pues el abra de Valparaíso, como una olla, hervía con la mar blanca y arisca hacia los visitantes mientras una espectacular polvareda, como el vapor, cubría la línea de costa. Solo eran visibles los fuertes de los extremos, San Antonio, el más próximo incrustado en la roca, y el Barón, al otro lado, además de los cerros Arrayán, Cordillera y Cerro Alegre alzándose majestuosos, a los que la incipiente colonia británica, residente en el último, conocía por los nombres de Mayor y Cofa de Trinquete.

—El mediodía no está de buen humor esta tarde; dicen que viene de muy lejos, la cordillera de los Andes, atravesando los valles —comentó Merino a Novales, ambos de guardia, puede que para aliviar la tensión de la responsabilidad, aun sin andar falto de razón. Los vientos térmicos y terrales, terribles en esta bahía, se descolgaban aullando laderas abajo como gatos escaldados, dando a Valparaíso un aspecto etéreo y hostil. Pronto empezamos a sufrir sus zarpazos: volaron los gorros, pañuelos y tocados, e incluso alguna peluca, para desgracia de su poseedor, se negó a permanecer en su lugar con aquel viento.

Aunque Merino había ordenado rápidamente aferrar juanetes y velachos, dejando solo foques, mayor y mesana para facilitar el gobierno, en lo que nos imitaron prestos todos los buques de la escuadra, pronto los estrechonazos de las velas flameando, dando gualdrapazos o tomando de la mala fueron quebradero de cabeza de contramaestres y gavieros, corriendo las brigadas de cubierta a bracear de un cabillero al otro. Había temido el jefe de escuadra que, estando surtos en la rada de Valparaíso, un inesperado viento del norte no nos permitiera salir de la misma, y lo que resultaba ahora —paradojas de la mar— era que las conocidas y feroces serranas andinas lo que venían a complicar y comprometer era nuestra entrada. Pronto el señor Merino fue requerido a la timonera (no hacía falta ser lumbrera para suponer que los

titulares y el pilotín estaban padeciendo allí con la rueda) mientras el joven Novales quedaba patéticamente solo en el alcázar, presidiendo la escaramuza que los contramaestres trataban de ordenar. Pronto vi, desde la baranda del pozo del combés donde me hallaba, cómo el resto de los buques de la escuadra se veían también afectados por aquella broma, una simple terralada, pero de garras afiladas: la fragata *Pilar* se abatió a sotavento corta de vela, el *Montañés*, ceñudo, se empeñaba aún en su rumbo imposible a fil de roda, mientras el *San Pedro Apóstol*, siempre el más templado, había iniciado a criterio propio un bordo plano del San Antonio al Barón, libre de puntas, con solo mayor y foques pequeños hasta que la tierra feroz se calmara.

La importancia del *Europa* radicaba en que era el buque insignia, y lo que hiciera o la línea de acción que tomara ante aquel molesto imprevisto, sería la adoptada como patrón por el resto para adaptarse a ella de la mejor forma posible manteniendo la escuadra unida. Y lo que se esperaba de un buque insignia ante semejante coyuntura era lo imposible, es decir, que se internara majestuosamente en la bahía a contraviento para largar allí un fondeo ayustado quedando seguros para esperar la noche. La empresa quedaba, pues, muy grande para oficiales de guardia; bien pronto se vio que Merino bastante tenía con obligar a los timoneles a mantener el *Europa* avanteando al flameo contra un viento que no le quería, obligándole a derivar fuera. La situación fue tanto más evidente cuanto que, haciendo más proa, el insignia rebasó miserablemente al *San Pedro*, bordando tranquilo, por su popa. Y lo mismo hacía el *Montañés*, pues Valcárcel, siempre correcto, parecía no querer desairarnos.

Novales aparentaba estar desesperado. Impotente ante la actuación de un superior, se veía obligado a contemplar aquel estado de cosas sin hacer nada por evitarlo por no verse comprometido en ello. Fijo en él sin que él lo supiera, quise ver toda su evolución mental del mismo modo que, a velocidad constante, rota la tierra sobre su eje. Desde el «no quiero saber nada» seguido del «¿qué se puede hacer?» pasando por el «[Merino] sabrá bien lo que hace», hasta que, finalmente, su gesto adquirió firmeza por un «esto es lo que hay que hacer y basta». No creí que, a pesar del convencimiento, tuviera la necesaria determinación; pero me equivoqué, o estuve errado. Para mi asombro, como el espectador contempla desde la grada al gladiador marchar a jugarse la vida ante su oponente, vi al valeroso Inocencio Novales bajar decidido por la escala del alcázar a la timonera para dialogar con Merino. Fue entonces cuando ¡lo juro! escuché a mi espalda comentar en castellano algo así como:

—Ahora se arreglará, pues hay más patrón en el tercero que en el segundo.

Debió hacerlo alguno de los ayudantes del contramaestre; mientras, ambos oficiales subían al alcázar y, sin esperar aquiescencia de Merino, Novales gritó:

—Señores, a las brazas. ¡A las brazas! Contramaestres, atención: vamos a transluchar cambiando de amura el viento.

Así fue cómo, cómodamente, el *Europa* abandonó su estéril lucha y plantando su hermosa popa, majestuosamente, al viento enemigo, comenzó a alejarse de la bahía. Sorprendido, el *San Pedro*, muy alejado, se dispuso a cambiar de bordo, mientras el *Montañés*, supónese que aliviado, imitó en todo al insignia. Solo la *Pilar*, perdida hacia sotavento, permaneció ajena —tal vez por falta de atención— al despliegue. Antes de un cuarto de hora, el *Europa* encabezaba de nuevo sus huestes, o pastoreaba a su rebaño, saliendo de la bahía de Valparaíso cuando se proponía entrar.

Sin duda fue ese el motivo de que el jefe de escuadra, compareciendo en cubierta con su asistente, quedara primero sorprendido y luego malencarado con lo que estaba sucediendo:

—¡Señor oficial! —llamó.

Compareció Merino, pero acompañado de Novales.

—A sus órdenes, excelencia —dijeron ambos.

—¿Qué significa esto? Le está usted dando la espalda al fondeadero.

—Señoría —dijo Novales muy preciso—, la bahía no nos quiere. Habrá que esperar a la noche o a mañana por la mañana.

Ni una palabra más. Merino enrojeció como un tomate, y Novales permaneció impertérrito, con cara de circunstancias. Álava lo miró severo; analizó a ambos muchachos en silencio y, finalmente, viendo la escuadra correctamente ordenada a popa, dijo a Novales:

—Muy bien, señor Vendaval. Cuando sea tan amable, haga el favor de llevar la escuadra a su fondeo en Valparaíso. Pero no olvide echar el hierro del lado de la mar, y ayustado, por si el Dolland dice que allí tampoco nos podemos quedar.

—A sus órdenes, excelencia —replicaron ambos oficiales.

9
PARALELO SIGUIENDO, TIERRA ENCONTRAR

—¡Es una gran noticia! ¿No os parece, señor?

Estaba entusiasmado. La tarde anterior, la escuadra entera, con los tres navíos y las dos fragatas reparados, repuestas las dotaciones y con víveres para medio año, había zarpado del puerto de El Callao tras cinco meses de intensas labores, durante las cuales había aparecido, al fin, la fragata *Fama*. El *Europa* se abarloó a la machina para desjarciar bauprés y trinquete, revisando a conciencia el guarnimiento de ambos palos, el *San Pedro Apóstol* y el *Montañés* hicieron fondos por riguroso turno y la maltrecha fragata *Pilar* subsanó las mil y una averías y desperfectos surgidos en la dura travesía del cabo de Hornos. Pero, lo más importante, al fin el jefe de escuadra había logrado lo que no consiguió en Talcahuano ni tampoco en Valparaíso, a saber, noticias de la situación política en Europa y la posible declaración de guerra a Inglaterra, que, llegadas vía Cartagena de Indias y Lima, sirvieron para redactar las correspondientes cartas lacradas para los cinco comandantes de la escuadra. Aquella misma mañana, en el relevo de guardia, el capitán Del Postigo ordenó llamar a capítulo a la tripulación en el combés y en torno al alcázar para la lectura de la suya, del mismo modo que se hacía en cada uno de los otros buques, en aquel mismo momento.

Como se puede suponer, la curiosidad era inmensa entre la tripulación; el combés se llenó de gente procedente de la proa, el sollado, ambas baterías e incluso la bodega, donde pocas veces llegan noticias de lo que sucede arriba. Todos atendieron con expectación; los más próximos a la timonera entendieron mejor, disponiéndose allí los más ancianos, medio tontos o simples tarados. Desde ambos lados del pozo del combés apenas se escuchaba al capitán Del Postigo el principio de cada frase, y, desde el fondo de aquel, solo alguna palabra suelta. Qué decir de la parte de proa y contigua al castillo, donde no se entendía nada. Rocha y los suyos, acomodados en la cofa mayor y flechastes de la jarcia del macho, se enteraron algo más, en palco de

preferencia. El caso es que, cuando terminó, los contramaestres tuvieron que permitir unos instantes de murmullo generalizado antes de disolver la dotación, para que el contenido de la carta lacrada llegara, de boca en boca, a todos los presentes, salvo los que dormían o los sordos del *Europa*.

Tras algún circunloquio y las previsibles arengas, el comandante había venido a decir que el gobierno español del rey Carlos IV, tras larga y fructífera relación con la Francia, había procedido, el anterior 18 de agosto de 1896 (estábamos a principios de octubre) a rubricar con el Directorio galo el Tratado de San Ildefonso, que venía a significar, por sus términos de estrecha alianza, la práctica declaración de hostilidades con la Gran Bretaña. Por lo que, a fin de que no se repitiesen los lamentables sucesos de treinta y cuatro años atrás, cuando, prácticamente al final de la guerra de los Siete Años, ocho buques de línea y cuatro transportes británicos, al mando de Draper y Cornish, penetraron en la bahía de Manila, batieron los fuertes de San Diego, San Andrés y San Eugenio y se apoderaron de la ciudad, la escuadra española del Pacífico al mando del general Álava se destacaría hasta el archipiélago tagalo para defender las islas y el tránsito correcto y sin impedimentos del galeón de Acapulco, sin dejar por ello de aprovechar alguna ocasión que se presentase para hostilizar los enclaves británicos en la otra orilla del mar de la China Meridional.

La tripulación del *Europa* no pareció congratularse demasiado por quedar así adscritos a aquel nuevo conflicto, el sexto del siglo, en el que poco les iba y menos aún les venía. Tampoco se detectaron signos de entusiasmo en los otros buques. Pero se trataba de la llamada del deber, así que, contrayendo el gesto, se dispusieron a cumplir con sus obligaciones, esperando que cada nuevo día trajera aquello a lo que hubiera lugar. Por delante quedaba ahora una extensa travesía, en la que otras expediciones habían sufrido notables bajas, perdido a sus jefes o desaparecido por completo sin haber dado vista siquiera al enemigo. Los avatares por afrontar eran tantos que no merecía la pena ponderar los de guerra como más letales o dañinos que los propios de navegación en un océano como el Pacífico donde hoy navegas brindando con vino espumoso y mañana estás criando malvas al otro lado de un desconocido arrecife de coral donde tu barco ha quedado desventrado y muerto con toda su tripulación.

Pero, en lo que a mí respecta, recibir al fin licencia —y adquirir certeza— de que quedábamos libres y en franquía para seguir los pasos de Magallanes, Cook y La Pérouse en aquella inmensa extensión desconocida aún en muchos de sus términos fue como una deslumbrante luz, una ráfaga inmensa de

emoción desbordada y copiosa capaz de colmar todas mis ansias de aventura y sed de horizontes con apenas veinte años. ¡Qué diferente destino al de mi amo! Cuando cumpliera los treinta, edad en la que, bien entrada, el señor Cook dio comienzo a todas sus aventuras, yo ya podría decir que había atravesado el Pacífico, conocido los atolones, las palmeras, las idolatradas nativas polinesias y tahitianas, las islas de nombre exótico y hasta incluso la China. Las plantas de mis pies habrían hollado la suavidad de las playas filipinas, y mi olfato catado los mil y un aromas, fuertes, profundos y salvajes, de las legendarias especias de las Molucas; mis ojos tal vez llegaran a ver la realidad de las remotas islas Kauai o la ciudad de Batavia, y mis sentidos ponderado los mil y un contrastes de exóticos lugares como Java o Bali. ¡La vuelta al mundo, en fin! ¿Qué más se puede contar?

Los individuos sin importancia ni relevancia en la escuadra, en suma, podíamos permitirnos soñar. Otra cuestión eran los mandos responsables, y, en la cúspide, el comodoro Álava que, aparte de la reparación de los buques, debía ocuparse de que la escuadra, antes de emprender travesía de este género, partiera con la gente, pertrechos y provisiones necesarios para los próximos meses, lo que significaba devolvernos, Atlántico y cabo de Hornos a través, al mismo o similar estado de fuerza de cuando partimos de Cádiz un año atrás. Para ello, la primera providencia era tomar atinadas y urgentes medidas contra las deserciones, pues ya desde la expedición Malaspina (e incluso antes) era conocido que, al llegar a estas costas del Pacífico donde nuevas ciudades estaban floreciendo y un futuro vital asomaba expectante al alcance de miles de ciudadanos, algunos miembros de la dotación de los buques españoles optaran por eludir su juramento para instalarse provechosamente en tierra. Quedaron avisadas y en alerta las autoridades, proclamado el castigo que podía conllevar incurrir en defecciones de este género y vigilantes los contramaestres y suboficiales acerca de la aparición entre su gente de planes para sucumbir a tentación tan frecuente. Asimismo, se cursaron instrucciones para la verificación de un programa de reclutamiento que viniera a compensar deficiencias y deserciones inevitables, aunque no se quisiera reconocer que lo uno había de paliar lo otro.

Todo ello trajo inevitable remoción a bajo nivel de los puestos establecidos en la escuadra; mi amo, siempre atento al bienestar, quiso aprovecharla en mi beneficio, solicitando mi ascenso a la categoría de laborante del servicio científico, con derecho a un pequeño sueldo, viéndome así libre al fin de enojosas tareas como la limpieza del local, lavar y tender la ropa, etc, que asumiría un nuevo asistente reclutado. Vino este a través de las

instrucciones del jefe de escuadra y por intercesión del tercer oficial don Inocencio Novales. El nuevo inquilino del «cuarto del mago» era un muchacho ligero y grácil como una pluma, natural de Lima y de nombre Ato Gutierres; al señor De Nemours y a un servidor nos agradó su discreción, fácil disciplina y diligente cumplimiento de sus obligaciones, aun cuando me pregunté, por conocerla en profundidad, si la vida en el ajetreado sollado le resultaría agradable.

Mi maestro había preferido no responder a mi pregunta; tal vez no compartiera mi entusiasmo. Aquellas sensacionales noticias procedentes de cubierta no parecieron causarle impresión; le dejaron más bien frío, preocupado quizá por otros problemas que, durante nuestra estancia en El Callao, pudieron ser causa de su ausencia a bordo durante casi dos semanas, presumiblemente para expedición botánica de la que regresó sin espécimen alguno. Para mí fue gran desengaño quedar en el *Europa* mientras él marchaba, pues uno de los motivos de mi reclutamiento en Francia había sido, permitiéndome dejar modestias de lado, mi destreza y habilidad innata para el dibujo. Mucho antes de embarcar, en la Academia, mi amo me había enseñado muestras de las magníficas obras realizadas por dibujantes de otras expediciones, los que fueron con Bouganville, Cook y Malaspina, que me dejaron fascinado. Sin embargo, en todo el extenso periplo, no había tenido aún oportunidad de emularles poniendo a prueba mi maletín de lápices y carbones, que aún permanecía intacto. El señor De Nemours no debió estimarlo procedente. Partió solo sin demasiadas explicaciones, regresando demacrado y con no muy buena salud, viéndose obligado a guardar cama varios días. Fue precisamente con la mejoría, cuando se pudo levantar, el momento escogido para mejorar mi situación a bordo; ahora, completamente recuperado, parecía contemplar con escepticismo este nuevo giro del destino que nos proyectaba de las costas chilenas a las islas Filipinas, al otro extremo del océano Pacífico, sin que nada ni nadie —ni siquiera nosotros mismos— pudiera evitarlo. Dicen que, en ocasiones, Dios castiga al ser humano concediéndole sus deseos, y este dicho parecía especialmente adecuado para mi maestro en aquel momento; aunque esto último, preciso es decirlo, fuera únicamente mi parecer. La enorme aventura que se abría ante nosotros solo era capaz de causarle un gesto sombrío. En ocasiones, sin embargo, la expresión de su rostro variaba, tornándose de nuevo su mirada sagaz y enigmática; incluso una leve sonrisa parecía luchar por aparecer en él. ¿Qué cruzaba entonces por su fecunda mente? Pero él seguía sin despegar los

labios, manteniendo fija su mirada en alguien: nuestro nuevo y discreto ayudante peruano.

Como indicativo de que, una vez más, el acercamiento español a Francia se traducía en una pérdida de proximidad con la Gran Bretaña, tuvo lugar por aquellos días una pequeña intriga urdida por mi amo, que vino a traer algún cambio más en el *Europa*. De Nemours, tal vez a través del oficial Merino, introdujo en el cuadro de mando la tesis de la conspiración probritánica en la desaparición del reloj. Nunca pude saber si tuvo éxito, el crédito que se le dio o si tan solo encontró campo abonado en el momento oportuno; lo cierto era que el reloj exacto Le Roy no se había encontrado a pesar de los desvelos y esfuerzos del señor Araoz y la llegada al puerto de El Callao, las obras en el *Europa* y los profundos cambios en los contingentes de la tripulación obligaban a desistir, casi completamente, de su recuperación. Después de tantos cambios ¿quién podía asegurar aún que la joya estuviera a bordo? Los oficiales parecían haber perdido el interés por la cuestión, ¿no había tomado ya el jefe de escuadra medidas para sustituirlo por el Berthoud, corrigiéndolo oportunamente? De cualquier forma, mi maestro debió encontrar oídos propicios a escucharle, puesto que, una mañana, para consternación de los que le conocíamos, el señor Arquibaldo Colín tomó la palanca del muelle con su saco a bordo para desembarcar del navío. Lo hacía en libertad, con permiso para permanecer en Lima, volver a Valparaíso o regresar a Cádiz vía Cartagena de Indias y La Habana, con la soldada en el bolsillo y sin que nadie hubiera cuestionado su lealtad ni mucho menos la calidad de sus servicios.

—Me ordenan desembarcar del *Europa*, irrevocablemente…

Dijo al pasar, con aquellas palabras gruesas y desabridas que en él eran tan corrientes, probable reflejo de la dureza de su carácter. A mí no me cupo duda de a quién debía el señor Collins su desembarco, pero, dado el conflicto de lealtades, mantuve estricto silencio al respecto. Una vez segura la guerra, a nadie podía extrañar que un suboficial de origen inglés pasara a tierra; aunque, en aquel momento, cuando el capitán Del Postigo aún no había deslacrado sus instrucciones, a muchos resultara extraño y se mostraran claramente disconformes.

Ahora, mientras nos internábamos en la región marina que abarca casi la mitad del orbe, encontrarían la justificación sin hacerse más preguntas. Las instrucciones para la escuadra, leídas por el comandante, concluían ordenando a todos los buques la realización de ejercicios con la artillería —antes innecesarios en tiempo de paz—, y dando como punto de reunión, por si algún buque perdía el contacto, la remota isla de Guaján, en las Marianas, o,

en su defecto, el cabo Espíritu Santo de la isla de Samar, en Filipinas, antes de fin de año (1796). A la sorprendente velocidad del trópico vino a hacerse de noche, mientras el navío *Europa* de la Real Armada, familia de los *Ildefonsos*, navegaba raudo hacia el oeste verdadero con las gavias, juanetes y velacho largados a una magnífica brisa del noreste que, lejos de amainar, parecía ir a mostrarnos lo mejor de sí en la oscuridad. Nadie me dijo nada —en el *Europa* era ya figura conocida tanto para la infantería de marina del señor Argibay como para la guardia del teniente Ayora—, cuando permanecí disfrutando del ruido esplendoroso y algo estremecedor de la proa surcando la mayor extensión natural del globo. El tajamar del navío parecía rasgar primero, y romper después, con el cabeceo, la frágil superficie marina que, ahuecándose, acababa por asimilar su agresividad amortiguando el empuje, como si le susurrara, en el fondo, que tan poco adversario de madera era apenas alfiler contra el inmenso poder de la más grande masa acuática conocida. Era un bramido turbulento y, a la vez, caudaloso, estentóreo y procaz; el *Europa* dialogaba sincero con las aguas mostrando brioso cuán era su fuerza, y estas, sibilinas, extinguían en ruido su esfuerzo reservándose para otro momento en que habían de mostrarle todo su poder.

—¿Vos también lo oís, monseñor?

La voz había surgido a mi espalda, sobresaltándome. El buzo siempre, por ir descalzo, podía desplazarse sigiloso; no así el perrazo, *Tiba*, que nos alcanzó a ambos mostrándonos su cariño con todo su enojoso despliegue de babas voladoras, jadeos, rabotazos y empujones.

—¿No lo notáis? —insistió Munificio.

—¿El qué? —inquirí.

—Pues cómo trompica el navío. Los señores del alcázar creo que lo llaman amorrar por destrimado. Mil veces se lo dije al señor Pindado en El Callao: vuesa merced ha de vaciarlo de artillería, o no habrá quien calce el trinquete. Decenas de veces he buceado carenas enfermas de arrufo, y siempre lo mismo: los que miran por dentro dicen que no han visto nada. El bauprés no quedó del todo mal… pero, si Dios no lo remedia, al primer huracán perderemos el trinquete, o entrarán cuarenta pulgadas de agua en la sentina. Pero al buzo ¡bah! nadie le hace caso.

Dijo esto último con tan cierto y bregado escepticismo que no pude por menos de creerle. El buzo era suboficial que, en un navío, no tenía parroquia ni aliados, ayudantes ni partidarios. Por ello, tenía que limitarse estrictamente a obedecer; tal vez por ello, pensé, Munificio organizó con buenos visos la Junta del Trinquete de la que ahora, entre mi amo y el contramaestre,

acababan de desbaratarle miembro. Le pregunté por las reuniones y, sin abandonar su aire incrédulo, contestó:

—Romper cartas lacradas es remedio seguro contra la incertidumbre; en el *Europa* todo el mundo ya sabe cuál es su destino ¿a qué pasar noches absurdas sin dormir escuchando sandeces de viejos?

Se rascó sonoramente la maraña de sus cabellos antes de inquirir:

—Pero vos estáis aquí y a horario bien temprano. ¿Sabéis lo que andáis buscando?

No supe qué responder.

—Entonces buscáis sin conocer el objeto, no como el señor Araoz, que lo conoce mas no es capaz de encontrarlo.

—Y encontrar quién lo robó —añadí.

Munificio rio como una zambomba vieja.

—El viejo Araoz lo sabe desde hace mucho tiempo.

Quedé asombrado por aquella afirmación.

—Entonces —inquirí, desafiante—, ¿por qué no manda prenderlo e interrogarlo para encontrar el Le Roy?

—Ay, monseñor —dijo el buzo, por toda respuesta, meneando la cabeza —. Hay cosas que solo llegan a comprenderse con la edad… y el sufrimiento.

—¿Sufrimiento?

—La gente sufre —afirmó don Antón, con sus ojos saltones muy abiertos —. ¿No os habéis dado cuenta?

No sabía de qué me estaba hablando. Tal vez quisiera expresarlo, inconscientemente, cuando negué lentamente.

—Posiblemente haría mejor callándome —dijo el buzo, para terminar—. Buenas noches, monseñor ¡sálveos Dios!

—Sálveos Dios —le respondí, mecánicamente; pero cediendo acto seguido a un impulso:

—¿Qué habéis querido decir?

El buzo se acercó con gesto cansado. Volví a preguntarle:

—¿Quién sufre?

—¡Ay, jovencito! —se quejó él.

—Decidme ¿quién sufre? —insistí.

Ahora pareció irritado:

—Quien toma láudano y hojas verdes para evitar el dolor. ¿Me tomáis el pelo?

Pero ¿por qué me decía aquello?, ¿a quién se refería? Munificio desapareció acto seguido camino del sollado; Tiba le siguió, lanzándome una

mirada postrera de desprecio. ¿Qué estaba sucediendo? La única respuesta que recibí fue, de nuevo, el seguro rugido de la proa y las amuradas del *Europa* levantando arfadas de espuma pulverizada. Me sentí inútil e impotente. ¿Por qué no era capaz de descifrar aquel misterio?

La rutina a bordo volvió a instalarse; disponía de mucho más tiempo que antes, gracias a la diligencia de nuestro nuevo ayudante peruano. Me entregué pues, con fruición, a la lectura del libro de Pigafetta. ¿Cómo había abordado Magallanes la inmensidad de estas aguas descubiertas desde el istmo por Balboa, y que nosotros empezábamos a surcar? «Paralelo siguiendo, tierra encontrar», dice el viejo proverbio marinero. Según pude colegir después, con la opinión del jefe de escuadra (ya se verá cómo), el *Fidalgo da Cota* demostró arrojo sin límites lanzándose con sus cuatro desvencijadas naos hacia lo desconocido, y una fortaleza moral impresionante soportando lo que tal osadía había de traerle; pero, al mismo tiempo, incurrió en dos tremendos errores que ocasionaron gran trastorno y sufrimiento a su gente, a saber: antes de emprender la ruta desconocida hacia el oeste, no aprovisionarse a conciencia en la costa occidental sudamericana, y, ya en navegación, insistir reiteradamente en el rumbo noroeste, lo que les llevaría —con precisión digna de mejor causa— a evitar cuanta isla, fondeadero o tierra firme podían haber encontrado para subsistencia, refresco de provisiones y, sobre todo, aguada. De tal forma que condenó a su gente a un auténtico vía crucis de 98 días y trece mil millas náuticas navegadas sin escala ni repostaje alguno, al final de las cuales llegaron, según el propio Pigafetta, a comer cuero de la protección de los palos y considerar las ratas de a bordo el más suculento manjar. Las palabras titánico, sufrimiento y barbaridad afloran continuamente a los labios leyendo acerca de este primer gran cruce del Pacífico en sentido oeste.

El caso es que Magallanes sabía que las Molucas estaban unos grados por debajo del ecuador; pero, partiendo de un error tremendo, el inicial inducido por la creencia de que el mundo era más pequeño originado por Ptolomeo frente a las correctas tesis de Eratóstenes, y asumido a instancias de su amigo astrónomo Ruy de Faleiro, a punto estuvo de matarlos a todos. Cuando, mediado enero —después de navegar tres mil millas hacia el oeste en busca de las Molucas—, se convenció de que la Especiería no estaba allí, tomó la desafortunadísima decisión de establecer el rumbo al noroeste por segunda vez, con lo que evitaba islas como Tuamotú u Otahití que holgadamente habrían salvado la expedición, como a otros sucedería después. Hasta entonces, y como alivio tras la gesta del Estrecho y los motines y feroces discrepancias precedentes, las cosas no habían marchado del todo mal. Por

espacio de más de tres semanas la maltratada expedición conoció un fácil avance rumbo al norte, unas mil seiscientas millas, amenizadas con la visión de enormes bandadas de peces voladores. El 9 de diciembre alcanzaron los 30° de latitud Sur y, diez días después, Magallanes inició el primer desvío al noroeste y luego a poniente, con los resultados conocidos. Visto el fracaso, antes de llegar a una situación crítica y desesperada —pues las Molucas no aparecían—, solo consiguieron dar con la minúscula Pukapuka, dejándose las Marquesas, en los 10° Sur, por la banda de babor.

Una vez más, la reacción de Magallanes ante la desesperación fue seguir adelante, obstinado en el noroeste. Antes de cortar el ecuador evitó las Marshall y las Gilbert, cruzó la línea y llegó a los 13° Norte; allí, por razones difíciles de explicar, mantuvo durante seis días rumbo oeste, que le llevó finalmente a Guaján, la más sureña de las Marianas, que él llamó Ladrones, aunque resultaran su salvación como destino eran ahora de nuestra escuadra. Lo cierto es que la situación del señor Álava era bien distinta de la del Fidalgo portugués: su objeto, conocidas las islas que debía alcanzar, no era otro que navegar por paralelo por aguas que con toda seguridad estuvieran libres de islas, islotes, arrecifes y cualquier insospechado obstáculo para la navegación de la escuadra que pudiera comprometer el excelente y demostrado andar de los navíos por los espacios oceánicos. En otras palabras, la ruta obstinadamente definida por Magallanes contra su propio interés. Partimos, pues, a inicios de octubre de 1796 manteniendo rumbo al oeste, lo que nos llevó, la primera semana, a recorrer mil quinientas millas con el bonancible viento de estas latitudes, a razón de casi ciento noventa por singladura. Llegados a este punto, el jefe de escuadra puso rumbo al noroeste camino del ecuador, que cruzamos el día 22 de octubre, prosiguiendo con este rumbo hasta los 12,5° de latitud Norte, donde llegó a fin de mes. Allí, y con la inmensa ventaja sobre Magallanes de saber a dónde iba, viró de nuevo hacia el oeste, tomando así el paralelo imaginario que había de llevarnos a la isla de Guaján en 58 días, empleando así, de El Callao a las Marianas, cuarenta días menos que el explorador pionero portugués desde Tierra de Fuego hasta Guaján.

Solo tuvimos algo de mal tiempo, con lluvia y turbonada, a fin de mes, cuando la escuadra completó felizmente el bordo al noroeste. Durante la primera mitad de noviembre, los vientos, aún favorables, fueron tan bonancibles que no daban para mantener las notables singladuras de la escuadra, ralentizándola; el tiempo era excepcionalmente bueno, e incluso algunas jornadas hizo mucho calor. Como miembro a sueldo —por escaso

que este fuera—, de la tripulación pude reclamar mi derecho a colgar el coy de los baos del pozo del combés, durmiendo así placenteramente al raso, tan solo cubiertos por los despintados pantoques de la lancha, la chalupa y el chinchorro allí en estiba sobre calzos. A veces, llegando tarde o rezagado al privilegio, quedaba con solo el cielo por cubierta y el cambiante firmamento, como un vértigo, inscrito en él. Fascinado, me deleitaba con la mudanza de la constelación de la Cruz del Sur a la nuestra y familiar Osa Mayor, ocultándose y surgiendo sobre el horizonte, respectivamente, como juegos de luces que hadas pícaras o retozonas hubieran puesto para entretenernos mientras nos alcanzaba el sueño. Me despertaba no sin esfuerzo, de madrugada, pletórico de energías, intuyendo en el navegar del buque y los vientos que nos propulsaban mil y una ideas y sugestiones acudiendo a mi mente, aún sin forma ni concierto tan siquiera para poderlas expresar, mas hirviendo allí de cierto, en el horno de proyectos que es la mente desde la que trascienden hacia fuera, como parto indoloro, para hacerse realidad material, en uno de los misterios más ignotos al que jamás ha de enfrentarse científico u hombre sabio alguno. Desde mi infinita modestia cuánto comprendí —o creí comprender—, en aquellos días al rudo y testarudo *Fidalgo da Cota*, Magallanes, llevando al hecho el sueño inmaterial comprado por el emperador del orbe a instancias de obispos, hombres santos, poderosos y astrónomos como Faleiro. Y, sobre todo, recordando aquellas jornadas pletóricas de la existencia, cómo creí empezar a entender la titánica y absoluta entrega de mi maestro al ansia del saber y el entendimiento, pues, estaba seguro, lo que para mi juventud no era más que una nebulosa llena de formas etéreas e inciertas para el señor De Nemours, ejercitado durante años, empezaría a ser disciplina vital y decisiva, definitoria de contornos y perfiles. Igual que el marino cree ver recta en el horizonte inexistente cada mañana en la proa, pues es realmente indefinida curvatura terráquea, mi amo, tal vez con la inspiración del alba, columbrara a modo de rayo verde, aurora boreal o hechicero fuego de San Telmo lo que supe su objeto anhelado: las formas y el perfil que iba adquiriendo, a los ojos de su inteligencia, el absoluto infinito.

Permanecía solo en su introspección, mayormente recluido, oculto a la vista de los demás y dedicando al «cuarto del mago» incluso menos tiempo y trabajo del necesario. Mientras la mayor parte de los suboficiales empleados en el alcázar y el resto del personal paseábamos en mangas de camisa durante el día bajo los entoldados de las batayolas, mi maestro solía salir poco, en los atardeceres, embutido en su levita, para fumar su pipa. Según me confió Novales, empezó a ser hábito no ya que se retrasara, sino que se ausentara por

completo a algunas comidas y cenas, e incluso a veces a las dos; al parecer, una tranquila velada tuvo violenta discusión con el señor Arcos, empeñado siempre en que la técnica y modernos métodos —en especial los venidos de Francia—, terminarían por ser más contraproducentes que útiles para futuros marinos. Mi maestro le replicó irónico, pero esta vez el viejo piloto no lo pasó por alto y la discusión terminó de mala manera, en presencia del capitán Del Postigo, que no del jefe de escuadra, afortunadamente. Todos pensaban que, a consecuencia de estos hechos, al señor De Nemours dejó de agradarle frecuentar la compañía de algunos oficiales. Cuando llegaba al «cuarto del mago» para iniciar mis tareas o, simplemente, proseguir la lectura, tan solo el buen Ato me recibía sonriéndome con sus grandes ojos negros; moviéndose ágilmente, trasteando aquí y allá mientras limpiaba revoloteando a mi alrededor como una polilla que, a veces, lo reconozco, terminaba por agotar mi paciencia. Entonces, contemplándome inocente y sumiso, susurraba:

—¿No habéis visto hoy al amo?

—No, Ato, no —le replicaba, enfrascándome de nuevo en mi lectura. Mas luego reflexionaba sobre la nobleza del muchacho, preocupado por nuestro jefe, y lo encontraba lógico hasta cierto punto, pues el diligente Honorato ignoraba, de principio a fin, la función, la tarea y la sacrificada vocación a la que el señor De Nemours había entregado su existencia. Aunque, de forma inevitable, e igual que mi amo, empecé a valorar el poder hipnótico que tenía contemplar en silencio a aquel muchacho.

Sería inicio de noviembre, con el *Europa* navegando ya hacia el oeste sobre los 12,5° de latitud Norte, rumbo al extremo meridional de la «red» de las islas Marianas, cuando el señor Novales vino a verme muy serio, con el estilo un poco envarado que le caracterizaba antes de abordar asuntos serios y que, a aquellas alturas, tan bien conocía. Alcanzado el cabillero de mayor, donde me encontraba, miró a popa, hacia la lejana sombra del *San Pedro Apóstol* cabeceando cachazudamente con la ventolina y, luego, a barlovento, donde se encontraban la *Pilar* y la *Fama*; por último, dirigiendo la vista a las intensamente azules ondulaciones de la mar, dijo:

—El jefe de escuadra desea vernos. Usted y yo ¿entendido?

—Permítame recoger mi chaqueta —le rogué; pero él, sin hacer caso, me detuvo con la mano:

—¿Qué tal va todo?

—¿Cómo? —le devolví la pregunta.

—En el «cuarto del mago».

—Bien… supongo.

—El muchacho que recomendé. ¿Está contento su jefe?

Medité un instante antes de responder.

—Lo cierto es que no ha dicho nada.

—¿Y usted?

—Bueno —reconocí—, parece un chico obediente y cumplidor de sus obligaciones.

—Y discreto. Muy discreto —agregó.

—Discreto, sí —corroboré.

—Pensé que sería lo más apropiado —dijo al fin, aliviando la situación—. Pero no hagamos esperar más al señor Álava.

Si lo hacemos, será por culpa tuya, pensé; mas aquellas palabras no brotaron de mis labios. Corrí a por la chaqueta limpia que tenía en el sollado, abroché mi camisa hasta el cuello y nos presentamos ambos ante los infantes de marina del alcázar. No franqueaba aquel umbral desde la reunión que convocó el jefe de escuadra tras el robo del reloj Le Roy pasado el cabo de Hornos, ocho meses atrás. En el salón principal comparecimos ante el jefe de escuadra, sentado tras la misma mesa que recordaba de la otra vez, aunque ahora apareciera llena de cartas, libros y documentos; el mismo retrato de la mujer joven y enigmática presidía la estancia y los ventanales de popa, abiertos de par en par, la ventilaban trayendo el aroma del salitre hasta nosotros. Todo estaba igual, y, sin embargo, era diferente. ¿Qué había distinto? El clima, desde luego; la situación precedente. Aun cuando, por encima de todo lo que el entendimiento humano pudiera precisar (con sus torpes y protocolarias apreciaciones) mi intuición aguzada por la proximidad y el criterio del señor De Nemours habría citado algo más: la actualidad. El tiempo. Algo había variado en aquella pieza desde la última vez que la vi, ocho meses atrás, que la mutaba inexorablemente distinta. Hogar móvil que contenía al jefe de escuadra a lo largo y ancho de los meses, también había sido capaz de desplazarse a través de otra dimensión para ofrecerse tal como la veía ahora y nunca más la volvería a ver: presente y real, palpable y diferente a su pasado.

Dos jóvenes como nosotros no podían esperar sentarse ante su excelencia el señor Álava, por lo que su asistente había retirado las sillas de nuestro lado de la mesa, obligándonos a permanecer en pie. El jefe de escuadra aguardaba mirándonos directamente, sin subterfugios ni interpretaciones de despacho. Cuando nos vio llegar, abandonó lo que estaba leyendo.

—Bien, señores —comenzó con determinación—, espero que sus obligaciones no les impidan trabajar con absoluta dedicación e intensidad en

el nuevo cometido que tengo pensado para ustedes dos. En realidad —añadió, colocando ambas manos sobre el canto de la mesa—, vamos a ser tres los implicados: ustedes y yo mismo.

Se levantó entonces, colocando las manos tras la espalda; el sillón hizo un extraño crujido al desplazarse hacia atrás. Lanzó una mirada a la espléndida vista que se ofrecía por los abiertos ventanales de popa, con la escuadra dormitando en las débiles ventolinas mañaneras. Entonces, se volvió repentinamente y dijo:

—A usted no tengo que decírselo, señor Novales, porque ya lo sabe. Pero tal vez tengamos que poner al día a nuestro amigo francés. Desde hace trescientos años, joven, los españoles nos esforzamos en abrir los caminos de la mar para el mundo civilizado, aunque a algunos, como su maestro y mentor, esto les suene a chino o se esfuercen en menospreciarlo.

Lamenté que las impertinencias de mi amo, aparte de indisponerle con los oficiales del *Europa*, hubieran acabado por molestar también al jefe de escuadra. Ahora, me tocaba a mí recoger la cosecha de tales desaciertos. Pensé decir algo conciliador, pero, teniendo en cuanta mi rango y edad, concluí que lo mejor sería permanecer callado. El tono de Álava pareció moderarse con mi silencio, continuando su discurso de forma pedagógica, serena y reivindicativa:

—No me estoy refiriendo a las grandes derrotas de pilotaje, es decir, a las que fijaron Cristóbal Colón y Vicente Yáñez Pinzón para la ida y vuelta a las Américas (luego mil veces copiada y reproducida por otras naciones), ni a la establecida en este océano, el Pacífico, por frey Andrés de Urdaneta con hazaña máxima del pilotaje como fue el Tornaviaje de la nao *San Pedro*, primer galeón de Manila que lo completó. Ni siquiera a las de Juan Fernández para la ida y vuelta por las costas chilenas y peruanas, e incluso las mejoras que el señor Malaspina y yo mismo, con esta escuadra, hemos marcado para el paso del cabo de Hornos, por no hablar del estrecho de Magallanes. En fin, no me extenderé más sobre el particular…

Examinó durante unos instantes el rostro de subordinación de Novales y el mío de perplejidad. ¿Qué estaba tratando de decirnos? Ahora se dirigió a mí:

—Me refiero directamente, joven, a las rutas de navegación específicas, esas múltiples derrotas olvidadas que sus paisanos, los holandeses y los condenados ingleses siguen puntualmente congratulándose de sí mismos y olvidando, por lo que les conviene, quiénes fueron los primeros. Pero, dígame, si puede o es usted capaz: ¿quién estableció la ruta por el canal Viejo

de Bahamas, con un piélago de arrecifes velando en marea baja por estribor y la condenada costa cubana por el otro lado? ¿Eh? ¿Quién?

Me mantuve sin responder.

—Yo se lo diré, y muy gustoso —prosiguió, apaciguándose—. Lo hicieron las carenas. Las carenas, los cascos y la aparadura de decenas de naos españolas estrelladas contra esos arrecifes hasta que aprendimos por dónde había que pasar. Pero lo hicimos finalmente —ahora se dirigía a Novales, blandiendo el índice frente a su rostro—, y aprendimos. Incluso una vez hecho y bien balizada la canal libre, la tarea de cruzarlo no resulta fácil, ni sencilla.

Ambos, Novales y yo, respondimos afirmando tímidos con la cabeza. Álava lo tomó como aquiescencia y lanzó al fin su iniciativa:

—Esto es lo que ahora les propongo, señores: abrir para la Real Armada una ruta de navegación casi imposible para una flota de navíos, y que solo poseen, con gran secreto, los pilotos de la Casa de Contratación y el comercio con las Filipinas. Son 355 millas náuticas de penetración en las islas Filipinas por el este, a través del estrecho de San Bernardino, desde el cabo de Espíritu Santo en Samar hasta la bahía de Manila, que vienen a significar para el galeón de Acapulco de quince a veinte días de navegación.

—Pero excelencia —se atrevió al fin a preguntar Novales—, mi padre con Malaspina pasó por allí no ha muchos años. ¿No dejaron cartas y derroteros al respecto?

Álava lo encaró con gallardía.

—No. Le parecerá a usted increíble ¿verdad? La información de ese viaje pasó al Observatorio al regreso de las corbetas, en el 94, y como no se preveía nuestro destacamento a Filipinas, no se nos facilitó, pues aún no estaba inventariada. Maldita burocracia estúpida… De cualquier forma, Malaspina entró con muy buen tiempo y, gracias a la maniobrabilidad de sus buques —de solo trescientas toneladas cada uno— disfrutó de cómodas travesías, completando la incursión en menos de una semana. Cartografió los puertos de Palapag y Sorsogon, e incluso se permitió perseguir a los piratas. Como ven, problemas bien diferentes de los nuestros, moviendo navíos de casi dos mil toneladas en espacios confinados y con condiciones meteorológicas que pueden resultar conflictivas. Por otra parte, si a la Casa de Contratación se le piden derroteros, responden que cuando la Armada necesite navegar por esas aguas no tiene más que pagar un piloto experto a su llegada y dejarse guiar por él. Como remota precaución, solo pude traer una carta copiada de la

Academia de Pilotos de Cádiz, que me causa escalofrío cada vez que la contemplo, pues no es de fiar.

Novales y un servidor seguíamos intrigados; Álava respiró antes de añadir:

—Desde luego y como pueden suponer, he intentado resolver este problema por mí mismo, tratando de llegar a alguna conclusión con todos los documentos que dispongo. Esto me ha hecho darme cuenta de las verdaderas dimensiones del asunto, concluyendo que debo formar un equipo con gente joven, bien dispuesta y de buena vista, versado en la navegación como sois vos —dijo a Novales— y capaz de dibujar sino una carta, al menos unos planos aproximados con marcaciones y demoras que permitan navegar allí. La idea es que usted y yo verifiquemos el uno al otro, como es ortodoxo, el trabajo de navegación, mientras este joven francés, al parecer gran dibujante, plasma sobre el papel nuestro trabajo.

Así que mis lápices, lejos de flores y animales, tahitianas y polinesios, dibujarían fríos mapas y derrotas, pensé algo defraudado. Pero el jefe de escuadra seguía instruyéndonos:

—No tengo ni que decir el secreto y discreción que han de observar al respecto; los borradores y las cartas que confeccionemos a partir de ellos, se guardarán en la mesa de derrota, y en ningún caso saldrán del alcázar. Solo el capitán Del Postigo, como es lógico, estará al corriente de los trabajos. Señores, vamos a formar un equipo de pilotaje que nos permita redactar un pliego, y elaborar una ruta, para operar independientemente de piloto por si no pudiéramos encontrar uno. Manos a la obra.

Así, sin solución de continuidad, Álava extendió la defectuosa carta gaditana, apenas un bosquejo, sobre su mesa:

—Acérquense —dijo— y miren muy bien. La derrota que tenemos que aclarar y dibujar, determinándola, es la que se extiende desde el estrecho de San Bernardino, aquí, hasta los Mariveles en la entrada a la bahía de Manila, en Luzón. Pasa entre Masbate, Burias y Ticao al mar de Sibuyan, cruza luego esta red inextricable de islas para abrirse paso al sur de Marinduque y, costeando Mindoro por el este, acaba librando los islotes de Lubang para acceder a Manila. ¿Qué les parece?

Yo me encontraba en este punto severamente mareado e intimidado. ¿De veras el señor Álava era capaz de pensar que podíamos elaborar algo mínimamente útil a partir de aquello? Novales no parecía mucho mejor, y frotaba su frente con ansiedad.

—También contamos con esto —dijo Álava, sacando un viejo volumen polvoriento de lomo de cuero—. Es un antiguo derrotero para los galeones de Manila, de mediados de siglo, que hemos de ser capaces de trasladar al plano.

Captó nuestra desorientación y concluyó, ecuánime:

—No traten de entenderlo todo a la primera. Digieran bien la información. Contraste usted nuestros avances con el libro, Novales, y avancemos por partes tan pequeñas como sea necesario. Tenemos casi un mes por delante para hacer un buen trabajo. Verán cómo, día a día, vamos avanzando y lo conseguimos.

El estrecho de San Bernardino —por el que dimos inicio al trabajo— es la trampa más pérfida, confusa y cruel que Neptuno puso sobre los mares para que los barcos veleros se pierdan sin remedio. Si no tuviera suficientes arrecifes, bajíos y rocas (que abundan) contra los que terminar, la naturaleza ha dispuesto también en el lugar impetuosas corrientes de hasta ocho nudos de velocidad, condiciones eólicas anárquicas y caprichosas, encalmadas a sotavento de las mil islas e islotes, además de espacios de deriva tan recoletos y confinados que la costa a sotavento, más que una pesadilla —cuan suele ser para el marido oceánico liberado de ella— es compañera diaria y habitual, con la que uno se acostumbra a vivir hasta que decide asestar el punto y final a cualquier travesía.

Los galeones, que acometen el dicho estrecho en contra del sentido de la corriente (es decir, hacia el este), han de auxiliarse del puertecillo y fondeadero de San Jacinto, sobre la costa oriental de la isla de Ticao, para esperar allí los célebres «vendavales» del suroeste que los saquen al Pacífico empujándolos potentemente por encima de la imperiosa corriente. No siempre lo consiguen y ha habido no pocas naos de Indias que, abandonando a todo riesgo San Jacinto, embocaron la canal entre bajíos (Naranjos y Calantaj) de la isla de Capul y el extremo sur de Luzón, la Tierra de Balusán, aceptando el desafío para regresar con el rabo entre las piernas y la carena averiada; sin ir más lejos, es lo que le sucedió, en 1743, al galeón *Nuestra Señora de los Remedios*, obligado a regresar a Manila gravemente averiado. Lo que fue causa de la habilitación de otros dos menores, el *Nuestra Señora del Pilar* para vigilancia del paso, del porte de los cincuenta cañones y el *Nuestra Señora de Covadonga* de cuarenta y cinco para hacer el tránsito a Acapulco. Efectuado este último con rapidez y felicidad, se dio no obstante la mala suerte para los españoles de que, al regreso, en las inmediaciones del estrecho de San Bernardino, topó con el navío británico *Centurión* del comodoro Anson, único superviviente de una trágica epopeya transmundista y con

sesenta cañones, al que el *Covadonga*, para mayor infortunio, confundió con el *Pilar*.

Anson procedía nada menos que de Inglaterra, donde había zarpado inmerso en plena guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins contra España; lo hizo con una escuadra de ocho barcos, cuatro de ellos de alto bordo, de los cuales solo el suyo resultó superviviente, tras perder dos tercios de las tripulaciones en epidemias y enfermedades. Estos buques debían participar en una compleja operación bélica encaminada a dar el asalto definitivo a las costas españolas caribeñas y del Pacífico para ponerlas bajo dominio inglés; pero, tras la catastrófica derrota del almirante Vernon en Cartagena de Indias, Anson había quedado sin fuerzas, escuadra ni aliado con quien enlazar en Centroamérica. No le quedaba otra que emprender el largo camino de regreso, pero, antes —tradición pirata obliga—, decidió capturar la nao de Acapulco. Lo intentó durante largo tiempo, haciendo diversas correrías por la costa española del Pacífico y renunciando siempre a enfrentarse a fuerzas equiparables a la suya. Completamente fracasado, emprendió la ruta de las Marianas; llegó a una de ellas, Tinian, en estado tan lamentable que a punto estuvo de perder el *Centurión*. Como unos auténticos y desarrapados piratas *quailos* —así los vieron los chinos—, fueron luego a Cantón, donde, gracias al dinero robado en crímenes y saqueos, lograron que les carenaran el buque y vendieran pertrechos y provisiones. Rehechos de esta manera, Anson reemprendió la cacería; pero, esta vez, al otro lado, es decir, en las Filipinas, donde la fortuna al fin le sonrió con la captura del muy inferior e indefenso *Covadonga*, pues contra el *Pilar* o de haberse topado con el gran *Remedios* otro gallo hubiera cantado. Fracasado, pues, por completo de su misión original, y habiendo perdido la práctica totalidad de su escuadra, fue no obstante recibido en los muelles de Londres en olor de multitudes, pues llegó cubierto de oro. Esto, después de los siete mil enfermos y moribundos que trajo Chaloner-Ogle del desastre de Cartagena, pareció suficiente para ser proclamado emérito entre los suyos.

El paraje sobre el que trabajábamos, dejándonos las cejas, el señor Novales y un servidor, tenía pues no solo decenas de particularidades, peligros y matices escondidos, sino también su propia historia. Por mi parte, comencé a trazar borradores del estrecho de San Bernardino a partir de la carta dibujada en Cádiz, tratando de situar las islas a las distancias correctas y con el ángulo apropiado. Álava dijo que trazara perfiles rectos donde no pudiera definir el litoral, quedando así, claramente, «indeterminado». Mientras tanto, el señor Novales iba incorporando el fruto de sus lecturas del

viejo derrotero a los borradores, de lo que derivaba, inevitablemente, un nuevo dibujo. El joven oficial debía superar la dificultad de que el derrotero seguía el orden descriptivo oeste-este, mientras que el jefe de escuadra y él mismo habían de reconstruir el contrario en un esfuerzo mental que no siempre coincidía, provocando a veces serias discrepancias que yo, como dibujante, debía encontrar resueltas. Así, poco a poco, fuimos avanzando: rumbo de penetración en San Bernardino, sureste cuarta al sur, dejando ambas islas de igual nombre por babor; rumbo a la punta norte de Capul, donde se gobernaría oeste cuarta noroeste zafando así el islote Naranjos por babor y el bajo Calantas por el otro lado. Entonces, oeste cuarta al noroeste directos al puerto de San Jacinto, sobre la costa de Ticao. Distancias, límites y proporciones. Poco a poco, la internada en el incierto laberinto filipino iba adquiriendo forma en nuestras manos.

Cuando al fin el señor Álava, satisfecho con el trabajo del día, nos liberó para un descanso, acudí ansioso del aire puro y fresco de la mañana al combés del *Europa*; parecía ser la hora del paseo. Un agradable viento del sureste empujaba la escuadra a buena velocidad sin apenas escorar los buques. Mientras el señor Novales desaparecía velozmente en la timonera, por mi parte elegí el camino de la batayola, a la que tanto me gustaba asomarme. Como otras muchas veces, andaban también por allí el señor Araoz acompañado por el padre Arellano, siempre enzarzados en sus pláticas históricas, que no tardaron en hacerse los encontradizos. Esta vez me propuse no soltar prenda y guardar secreto de lo que nos ocupaba en el alcázar pues de forma sibilina, tanto el capellán como el Oidor trataron de tirarme de la lengua sin resultado alguno; así que la conversación, inevitablemente, acabó derivando a las hazañas del señor Anson, que surcó la misma derrota que la escuadra llevaba a cabo en aquel momento. Arellano opinó inmediatamente:

—Tras los ataques del filibusterismo inglés en Panamá y Guayaquil, a finales del pasado siglo, Anson, hace cincuenta años, fue la última incursión inglesa de orden pirático en este océano, aunque debería haber sido militar. No hubo ninguna más. A partir de ese momento, todo británico que llega a este océano es un explorador, titulado, por él o por otros, descubridor.

—¿Cómo es eso? —pregunté.

—¡Querido amigo y *monsieur*! —dijo el padre fatuamente—. Mucho antes de su querido Bouganville, del ubicuo señor James Cook, Wallis o Carteret, a los que ustedes los académicos tanto admiran, hubo una decena de expediciones españolas y media docena de británicas y holandesas en el Pacífico.

—No le hagáis hablar al padre o sería capaz de enumerároslas —apuntó, irónico, el señor Araoz.

—¿Es cierto? —inquirí ingenuo.

Arellano pareció sorprendido:

—¡Pues claro! ¿Lo deseáis?

—Un somero resumen —aventuré cautamente.

—Vos lo habéis querido —sentenció en Oidor, mientras Arellano tomaba aire.

—La primera fue, evidentemente, la del señor Magallanes en su apasionada y casi suicida incursión hasta las Filipinas. Pero, muy pocos años después, en 1525, la llegada del triunfante Elcano a la península con la nao *Victoria* empujó al emperador Carlos V a remitir una nueva expedición de siete naos, al mando de García Jofre de Loaysa, con Elcano como piloto mayor. Cuatro de ellas llegaron al Pacífico, y solo una, la *Santa María de la Victoria* alcanzó las Molucas. Este nuevo desastre fue causa de que no volvieran a remitirse flotas desde lugar tan lejano como Cádiz, encomendándose a los virreinatos de Nueva España y el Perú la tarea de enviar naos exploradoras hacia el oeste; lo que hicieron, puntualmente, cada diez años, durante todo el siglo XVI.

—Un esfuerzo encomiable —reconocí.

—Pero que acabó por situar el Pacífico en las cartas, y sus tierras en la propiedad del rey de España. En los años veinte (1527) Saavedra es enviado por el gobernador de México, Hernán Cortés, con la nao *Florida*, que alcanzó las Molucas, reuniéndose allí con la *Santa María de la Victoria*. No consiguió regresar, pero, en el intento, descubrió la isla de Guinea y las Marshall. En los treinta (1537) fue el turno de Grijalba, que llegó a las Molucas pero fue allí asesinado. Ruy López de Villalobos tomó el relevo en los cuarenta (1542); partiendo, como los anteriores, de Acapulco, alcanzó también la Especiería sin conseguir retornar. Por fin, en los sesenta (1564) salió la expedición de don Miguel López de Legazpi, en la que figuraba la nao *San Lucas*, que navegó hasta las Marianas y Japón, y, sobre todo, la *San Pedro*, con Andrés de Urdaneta —que fuera paje de Elcano—, como piloto, logrando por fin la travesía de regreso a Acapulco; una nueva derrota de navegación quedaba así establecida, pues los galeones salían de México a primero de año, y, vía Guam y Filipinas, regresaban cargados de riquezas con los monzones de verano. Pero las expediciones no habían terminado.

—¡Caramba! ¿Hubo más? —exclamé, asombrado.

—Pues claro que sí, joven; ocupados todos los recursos de Acapulco en el mantenimiento de la ruta recién descubierta y el galeón de Manila, tomaba el relevo explorador el puerto de El Callao, del que zarpamos hace unas pocas semanas. De allí partió, en 1567, Álvaro de Mendaña con Sarmiento de Gamboa a bordo de la nao *Todos los Santos y Los Reyes* para descubrir las islas Salomón, logrando regresar también por la ruta norte. Todo auguraba una nueva epopeya descubridora al sur del ecuador, cuando aparecieron, por sorpresa y en aguas que eran de nuestro dominio absoluto, los piratas ingleses. Francis Drake, primero, y Thomas Cavendish, después, perpetrando las correrías que ya mencioné el otro día, las cuales, afortunadamente, terminaron con la captura de *La Inglesa* de Richard Hawkins en 1593. El escenario quedaba de nuevo libre para una nueva oleada hispana descubridora: en 1595 volvía Álvaro de Mendaña con una expedición de dos galeones y dos naos menores, conducidas por el piloto portugués Pedro Fernández de Quirós, que descubrieron las Marquesas de Mendoza y la isla Santa Cruz; Quirós acabó llevando el *San Jerónimo* de regreso a Acapulco con la viuda de Mendaña en una odisea náutica digna de la gesta Magallánica. Por último, el mismo Quirós, en 1605, con una flotilla de tres naos en la que figuraba la balandra *Los Tres Reyes* de Luis Váez de Torres llegaron a lo que hoy es la isla de Espíritu Santo, mientras Torres allanaba una ruta en el estrecho de su nombre entre la Nueva Guinea y la Tierra Australis Incógnita. Entonces, y solo entonces —es decir, mucho después—, los holandeses llegaron al Pacífico.

—¿Solo los holandeses?

—También algún pirata inglés de poca monta, que luego se haría célebre narrando sus hazañas al regreso a la patria. Los primeros holandeses fueron Le Maire y Schouten, (1616) exploradores del cabo de Hornos, al que bautizaron con su nombre y el correspondiente estrecho, tras lo que navegaron hasta Batavia pasando por algunas islas y atolones pequeños. El pirata que os mencioné era William Dampier, que se demoró hasta 1684 para llegar a las Filipinas de pleno dominio español; regresó en 1699 con el *Roebuck*, que puso la bandera en Nueva Inglaterra y la Guinea descubierta hacía mucho tiempo. A principios del siglo que ahora acaba aún Dampier completó una tercera expedición con Rogers, y el 1720 Jacob Roggeveen descubría la isla de Pascua, con la que creo que vos, señor Araoz, tenéis relación.

—En efecto —dijo el Oidor, sin que le temblara la voz—. El navío *San Lorenzo*, que tuve el honor de mandar en la guerra de las Trece Colonias,

estuvo allí en 1770, bajo el mando del capitán Felipe González de Haedo y en nombre del virrey del Perú Amat y Junyent, para tomar posesión del enclave.

—Para estos días, que casi nos alcanzan —dijo el padre Arellano, satisfecho con la precisión de su reseña—, ya habían hecho su aparición, antes que el señor Bouganville —y, por supuesto, que Cook—, Phillip Carteret en 1764 (pilotado por un superviviente del *Wager* de la expedición de Anson) y el admirable señor Wallis, que regresó a Inglaterra en 1768 librando a sus hombres del escorbuto a base de brotes de col, lo que aprovecharía muy bien después el señor Cook para evitar tragedias inconmensurables como la de Anson.

—Sin embargo, como bien sabemos, eso no libró a su gente, en su primera expedición, de ser víctimas de otras enfermedades tropicales.

—Así es —reconoció el padre, mirando las aguas, hacia las que hizo la señal de la cruz—. Dios les tenga en su gloria.

—Amén —concluimos Araoz y yo mismo.

—Estimado joven —me abordó ahora el Oidor—. ¿Os gustaría conocer unas interesantes conclusiones a las que he llegado gracias a la brillante sapiencia del señor Arellano?

El padre se había apartado de nosotros con su misal entre las manos, como si no quisiera saber nada de lo que iba a tratarse ahora.

—Desde luego —reconocí con curiosidad.

—¿Recordáis la anécdota del cañón empleado como escondite?

—Sí —dije, interesado.

—También es de vuestro conocimiento que los cañones del *Europa*, a causa de la misión de guerra que nos ocupa, se están destrincando y poniendo en servicio por si fuera necesaria su utilización.

La idea vino como una luz a mi mente:

—¿Pensáis que el reloj Le Roy esté oculto dentro de uno de ellos?

Araoz sonrió.

—Muy brillante. Pero el problema es ¿cuál? Hay setenta y cuatro a bordo de este buque, y si le comento al capitán Del Postigo o al jefe de escuadra mi hipótesis, pensarían que me he vuelto loco.

—¿Cómo vamos a registrarlos todos sin que nadie se entere? —pregunté, alistándome con entusiasmo para el trabajo.

—No podemos. Pero sí se puede hacer algún intento —dijo el Oidor, enigmático.

—¿De qué habláis?

—Veréis: he elaborado una teoría de eliminación que me ha llevado a concluir que deberíamos registrar el cañón *Ultraje*; es una pieza de dieciocho libras que está el sexto en la banda de babor.

—¿En la batería superior?

—En efecto. ¿Podríais ocuparos?

—Lo intentaré —dije, sin querer comprometerme.

—Procurad ir acompañado —aconsejó, antes de despedirse.

Sin embargo, nada más separarme de ambos personajes, la curiosidad me devoraba. ¿Habría hallado el pulcro investigador, con tal solo la agudeza de su mente, el lugar donde se hallaba el Le Roy?

En los días siguientes, mientras en la cámara nos internábamos en las Filipinas camino del mar de Sibuyan y el sur de Marinduque montando la punta del Diablo, en un rato libre pude hablar con el señor Donjimena, que me aseguró que *Ultraje*, es decir, los cañones de dieciocho de la amura de babor, no habían sido destrincados ni limpiados todavía, pues el comandante había ordenado dar comienzo al trabajo por la batería baja con toda la gente aplicada a las grandes piezas de a veinticuatro. Lo sería en los próximos días, y el señor Rivero, artillero al cargo, no tendría inconveniente en avisarnos cuando llegaran al cañón concreto. Lo que más me sorprendió es que no pareció muy extrañado; al parecer, guardar cosas en los cañones retirados de servicio era costumbre relativamente habitual.

Lo era tanto que el día en que Ato y yo acudimos desde el sollado donde doblábamos la ropa a la limpieza de *Ultraje* lo que en realidad contemplamos fue algo parecido al registro de un baúl. No recuerdo todas las cosas que había dentro de la pieza —la mayor parte utensilios para su servicio, envueltos en paños y lienzos para que no se movieran—, pero sí que, entre ellos, había unos zapatos, una bota de vino y un salchichón a medio consumir. Una de las últimas fue una bola de trapo gruesa como un melón que Rivero tomó mirándome con extrañeza.

—¿Esto es lo que busca su señoría? —inquirió.

—No lo sé, señor —le aseguré.

Miré a Ato, y este me devolvió una mirada angustiada; momentos antes, en el sollado, cuando le comenté si sabía de alguien que consumiera láudano u hojas de coca en el *Europa*, en un extraño arrebato de sinceridad me había dicho:

—Vuestro problema, señor, es que a veces parece que no veis lo que hay delante de vuestros ojos.

Ahora teníamos la clara realidad delante de los ojos, y, con lo lejos que habíamos ido, no cabía echarse atrás. Tomé el trapo y, lentamente, lo fui desliando entre mis manos. Contenía algo pequeño y metálico en su interior.

—¡*Sacre nom de Dieu!* —exclamé, al verlo al fin.

—¿Qué es, señor? —preguntó Rivero. Pero, al ver el pequeño Le Roy haciendo tictac satisfecho, afirmó distanciándose autoritario:

—Disculpad, caballero, pero tengo que dar parte de este hecho al oficial de guardia.

10
PRUEBA FINAL

—Deseo decir a favor de mi pupilo —dijo Jean de Nemours con firmeza, a pesar de su rostro demacrado— que se trata de un ciudadano francés, acogido a todos los beneficios y amparo según las leyes de nuestro país y el Directorio de Francia, las cuales emanan, y se asientan, en bases tan sólidas como la Declaración de los Derechos del Hombre. Espero, por tanto, que si se formula acusación contra él, se haga legalmente, en tribunal de territorio francés o reconocida jurisdicción del mismo. En cualquier caso, que mi asistente haya encontrado el reloj exacto no significa en ningún caso que lo robara previamente, por lo que cualquier cargo tendría que ser demostrado. Por último, creo que, aunque se dispongan prevenciones o medidas en su contra, debería demorarse su cumplimiento hasta la finalización del viaje, o, al menos, de este tramo del mismo.

—Guardad cuidado —dijo Álava examinando el Le Roy. Comprobó la hora y la anotó en su libreta antes de continuar—: Por el momento, no tengo intención de tomar precaución alguna contra él. Os recuerdo, sin embargo, que por intercesión de vos mismo el joven Pirou forma parte integrante de la dotación de este buque y, por lo tanto, queda absolutamente bajo la jurisdicción del capitán Del Postigo en cualquier condición. Por el momento, me son muy útiles sus servicios para el cometido que le tengo asignado, pero si se descubriera cualquier otra cosa derivada de la investigación que lleva a cabo el señor Araoz, solo podréis alegar inmunidad diplomática para vos, pero jamás para vuestro pupilo. Por ahora, seguirá trabajando para mí; terminaremos la investigación y Dios dirá después. Al fin y al cabo, lo que nos interesa es que el reloj ya está aquí, al parecer en buen estado —concluyó mirándolo satisfecho.

Por mi parte me sentía mal, sorprendido en mi ingenuidad y avergonzado. Sin haber sido en absoluto mi intención, parecía haber defraudado la confianza de las dos personas más importantes a bordo que la habían

depositado en mí: De Nemours y el señor Álava. En cualquier caso, ninguno de los dos rechazaba mi comportamiento o hacía algún reproche, al parecer complacidos —sobre todo el jefe de escuadra— con los resultados de mi actuación. Pero yo no podía olvidar que había sido inducido a ella por el propio investigador, el señor Araoz, y si él sabía dónde estaba escondido el Le Roy, solo se podía concluir que también era el autor del robo. Todo apuntaba a ello; la hipótesis sugerida de que lo hubieran retirado de la circulación los propios oficiales para deshacerse de nosotros, quedando así atado de manos, justificaba su fingida incompetencia en el caso; también el hecho de que el señor Munificio dijera que Araoz conocía la identidad del ladrón. ¡Era él mismo! Lo único que no cuadraba en este retorcido y rebuscado rompecabezas, como me hizo notar mi amo antes de acudir a la llamada del jefe de escuadra, eran los motivos: ¿qué podía haber llevado al discreto señor Oidor a perpetrar acto semejante? A pesar de todo, yo estaba dispuesto a denunciar el hecho ante Álava, pero De Nemours me dijo que fuera prudente y le dejara hablar a él; una denuncia muy vehemente por mi parte, explicó, no haría sino inculparme a ojos del jefe de escuadra. Serenidad, pues, y discreción fue la consigna antes de acudir al alcázar. Mi maestro volvía a hablar:

—Así pues, tenéis ya vuestro reloj, pero la investigación continúa.

Para mí, de forma evidente, era un absurdo completo. El ladrón no era otro que el jefe de la investigación, que me había arrojado a sabiendas a los leones para quitarse de encima la prueba del delito. Maldito señor Araoz; la ira que me produjo otro pensamiento hizo que estuviera a punto de hablar en aquel instante. Pero Álava se me adelantó; miró intensamente al señor De Nemours, y le dijo:

—En realidad, si os soy sincero, ya dispongo de todo: el reloj y el culpable de su desaparición. Pero es preciso satisfacer unas formalidades, ¿entendéis? Los trámites.

Mi amo pareció comprender aquellas palabras y se dispuso a levantarse para abandonar la cámara. ¿Qué había querido decir el jefe de escuadra? ¿Que me aceptaba a mí como culpable para poder cerrar el caso? Pero yo no había robado el reloj. Tal vez quiso dar a entender lo que yo sabía, es decir, que Araoz era el responsable de todo. Se le planteaba ahora un enojoso problema, puesto que él mismo había encargado la investigación al culpable: a esto debía referirse con las formalidades. Sí. Eso debía ser. Por ello no se me acusaba a mí de nada, ni se tomaba ningún tipo de represalia. Álava conocía la verdad. Me tranquilicé. Repentinamente, mi amo se apoyó en mí y tuve que

ayudarle a salir de la cámara para dirigirnos al «cuarto del mago». Cuando al fin, entre Ato y yo, lo acomodamos en su silla, su rostro tenía la misma expresión cenicienta que le vi mucho tiempo atrás, cuando se quebró la verga mayor del *Europa* en el cabo de Hornos.

—No sé si ese maldito canalla escapará bien librado —solté para desahogarme.

—¿Qué dices? —dijo mi maestro—. ¿De quién estás hablando?

—Bien lo sabéis —repliqué, agachando la cabeza.

—Escucha una cosa, Jacques —dijo De Nemours—. Una vez te dije que el señor Araoz era la única mente interesante de este barco. Lo sigo pensando; creas lo que creas, o pienses lo que pienses, prométeme que no harás nada contra él ni lo denunciarás ante la autoridad o terceros. ¿Entendido?

—Pero…

—Prométemelo.

—Lo prometo —dije, a regañadientes. Pareció aliviado.

—Bien. Ahora puedes marchar a tu trabajo.

A efectos de la navegación, lo cierto es que el Le Roy apareció en el mejor momento, porque la travesía era ya larga, el Berthoud se mostraba impreciso y la tabla de correcciones de Arcos, como había previsto mi amo, resultaba a aquellas alturas casi inservible. Poseer la hora de Cádiz y con ella la longitud exacta en medio del océano Pacífico era toda una garantía, en especial porque Álava tenía que hacer su recalada en Guaján continuando el casi imperceptible ascenso en latitud a que obligaba la ortodrómica, la cual le iba separando de la derrota por paralelo.

A finales de noviembre, el alisio recuperó su fuerza, y los cinco buques de la escuadra vieron reverdecer antiguos laureles en sus diarias singladuras. El trabajo cartográfico progresaba a buen ritmo. Tras internarnos en el mar de Sibuyan —entre las islas de Luzón, Panay y Mindoro— avanzábamos hacia el comprometido enredo de la punta de Bandoc, la isla de los Tres Reyes y las Dos Hermanas. Después de tantas jornadas de trabajo, del mismo modo que los bultos del equipaje acaban acomodándose unos a otros por la agitación y vaivén del viaje hasta quedar ejemplarmente acoplados, los tres componentes del equipo de pilotaje nos fuimos habituando a las costumbres, deseos y defectos de los demás. El frío aire autoritario del jefe de escuadra había ido cambiando a una paternal camaradería, mientras la altivez bajo la que el teniente Novales escondía su temor a incurrir en un error fue quedando atrás como una vieja piel que liberara su arrojo e iniciativa. El señor Álava iba marcando el ritmo del trabajo con paciencia sin límites, rayana en la

testarudez, y una insobornable intolerancia hacia todo lo que no fuera la estricta perfección en el trabajo. En realidad, hoy me doy cuenta, Novales y yo éramos simples instrumentos, contrastes y verificaciones para grabar en la mente del jefe de escuadra la difícil y compleja derrota que él mismo, convertido en piloto mayor de la escuadra, habría de materializar con la escuadra del Pacífico. Alcanzada ya por el dibujo la costa oriental de Mindoro, Álava propuso acometer el último tramo en sentido contrario para verificar luego el enlace; adoptada esta propuesta, todo terminó muy rápidamente. Un día terminé de dibujar, alinear y medir ángulos y aparté el rostro de mi obra: nuestra obra. Feo borrador aún, pero que ya contenía todos los datos necesarios o de los que podíamos disponer. Álava lo tomó en sus recias manos, lo elevó y me lo devolvió, diciendo:

—Quiero que afine todas las líneas sin trastocar un solo dato geométrico. Además, dibujará usted varios planos de aproximación a mayor escala.

—Sí, excelencia —contesté.

Parecía satisfecho. Fue entonces cuando, por primera vez, me habló del Le Roy:

—Supongo que se preguntará usted por qué no le interrogo acerca de lo sucedido con el cronómetro y cómo lo pudo encontrar.

—Con todos los respetos, señor, no he tenido nada que ver —me apresuré a replicar—. Espero que pueda creerme.

—Le creo, joven —dijo con desenvoltura—. Si no insisto en el asunto es porque conozco todos sus términos.

—Señor, perdóneme —imploré— pero, en este barco todos parecen saber quién es el culpable menos el que tiene ante usted.

El jefe de escuadra sonrió; incluso creí ver en su rostro la afable expresión que detectaba a menudo al entregarle un buen trabajo.

—No se preocupe, Jacques. Hágame caso. Todo llegará a su debido tiempo.

En la mar, en efecto, todo llega a su debido tiempo. De nada sirven angustias, urgencias o ansiedades; el barco, reloj imperfecto que mide, singladura a singladura, la longitud de un océano arribando a puerto o al desastre a su debido tiempo, no conoce de prisas ni estériles nerviosismos. Cuando el viento se muestra propicio y la mar o la corriente no lo impiden, el navío a vela acelera y, estimulado en su diario bregar, se aproxima un poco más a su destino. Nada de fulgurantes avances o estrepitosos desvíos; la alegría del marino es, precisamente, detectar estas pequeñas mejoras, auténticos regalos, y perseverar en ellas para que el día siguiente sea dichoso

también. Aun cuando la mar, siempre tan variable, pueda tener previsto un mal paso en el momento menos oportuno. Suerte de mar, suerte de seres confiados a su propia paciencia, que es ciencia, como también la de la nave que los lleva entendiéndose y percibiendo las mil y una circunstancias que le afectan, unas veces a favor, otras en contra como veremos.

Novales, con el que en otras épocas sostuve cómplices confidencias que apuntaban a una estrecha amistad, se mostraba ahora, por el contrario, receloso y esquivo. Durante el trabajo ambos apreciábamos, al darnos cuenta, las cualidades del otro; pero, una vez aquel terminó, el joven parecía cambiar poniéndose una extraña máscara que le distanciaba inevitablemente. Aunque no podía sospecharlo, también en este caso la explicación absoluta llegaría a su debido tiempo, puede que no muy lejano. Entretanto, completamente inmersos en nuestras tareas y absorbidos por el ritmo de navegación del *Europa*, y la escuadra con él, solo quedaba satisfacer la rutina, comer, dormir, evadirse brevemente, reflexionar un poco, leer y dejar, en efecto, que el tiempo pasara, en la esperanza de que tuviera a bien traer respuestas de todo aquello que me rodeaba, y, según Ato, clamorosamente no era capaz de ver.

Otros que desempeñaban responsabilidades mucho más importantes se veían también acosados por los defectos en la expedición; sin ir más lejos, nuestro querido buque, la nave o navío de línea *Europa*, rendido a los esfuerzos de un viaje a Indias con caudales y casi dieciocho mil millas náuticas de viaje a través de la mitad del mundo. Con solo ocho años y puede que a causa —como decía el señor Munificio— de no haberlo descargado de su artillería en El Callao cuando se reasentaron los palos y las jarcias proeles, habían vuelto a aparecer las holguras en bauprés y trinquete, además de una cantidad de agua inusitada en las calas de proa que había que desalojar. Gemelo del *San Ildefonso*, cabeza de serie cuyas cualidades todos elogiaron, los *Conquistador* y *San Francisco de Paula* —que, durante la campaña de Tolón contra la Revolución francesa (1793) estuvieron, respectivamente, al mando de los entonces capitanes de navío Cosme Churruca e Ignacio María de Álava—, el *Europa*, sin desmerecer de sus hermanos en capacidades ni prestaciones (como había demostrado la actual campaña del Pacífico) revelaba sin embargo un cansancio que podía no ser otro que el del noble corcel demasiado exprimido en singladuras. Parcheado en Malvinas y Talcahuano, reparado en El Callao, varios miles de millas después el *Europa*, como enfermo crónico, reincidía en los síntomas llamando de nuevo en su auxilio la entrada en astillero.

Por fortuna, este no quedaba lejos. Un día inopinado, cuando todos lo esperábamos, recibimos la inmensa alegría del avistamiento de Guaján, en las Marianas, después de cincuenta y ocho largas singladuras de navegación. Nuestro contento debió ser apenas tímido resplandor comparado con el alivio inmenso, el alborozo desbordado que el 17 de marzo de 1521, 275 años atrás, experimentaron los marineros de la *Trinidad*, *Victoria* y *Concepción* cuando desde una de estas dos últimas naves, a la vista de la isla de Guaján y sus palmeras agitándose al viento se gritó: «Tierra, tierra, tierra», tras casi cien días presos de las murallas acuosas de la mar, las trabajadas maderas de las naos y la férrea voluntad del comandante portugués. Aquella era, en efecto, una isla de verdad. Del mismo modo que las del Mediterráneo, y muchas del Atlántico, quedan de espaldas al temible viento del norte —maestro o magistral— ofreciendo acceso por su lado sur, las del Caribe y estas del Pacífico tenían sus puertos y fondeaderos a sotavento del alisio, es decir, por Poniente, ofreciendo por el otro lado —el primero que se ve— su aspecto más agreste, salvaje y, a veces, seductor. Queda para el marino aún, tras la romántica recalada y el grito clásico, conducir el buque a seguro fondeo localizando las puntas norte y sur y eligiendo la que ha de montar y librar con su buque. En el caso de Guaján, que mide ocho leguas de norte a sur, son punta Ritidián y punta Aga respectivamente, decidiéndose la escuadra por esta última pues queda más próxima del fondeadero de Humatac. Aun cuando la población más notable de Guaján es Agana, solo protegida por la isla de Cabras, al sur se ofrece aquel fondeadero que, sin ser óptimo —la escuadra dejó allí cuatro cables y dos calabrotes por lo congestionado del abrigo— permitió a nuestros cinco buques dar fin a la extensa travesía. El jefe de escuadra llegaba con la consigna de poner al día al gobernador de la isla, que llevaba año y medio sin noticia y, por tanto, desconocía la paz con Francia y posterior firma del Tratado; además de auxiliar, en lo posible, a los residentes españoles y, en especial, la comunidad de misioneros, que estaban sin vino ni harina para la celebración de la misa.

Humildes y prosaicas funciones, bien distintas de la irrupción, a sangre y fuego, de Magallanes. El *Fidalgo* portugués y los suyos encontraron los habitantes de la isla fornidos, recios y buenos nadadores, con la tez aceitunada aunque nacían blancos; sus mujeres, altas pálidas y menos oscuras, de pelo largo hasta los pies. Unos y otras, desnudos como dicen que Dios trajo a Adán y Eva al mundo, se desenvolvían con gran habilidad en el agua gracias a sus piraguas de batanga a vela que Bouganville llamó *praos*. Pero lo que los enfrentó a muerte con Magallanes fue que se apoderaban de todo cuanto

quedaba a su alcance, incluso la chalupa de la *Trinidad*. El jefe portugués, llegado al colmo, incursionó en tierra con cuarenta de los suyos, quemó medio centenar de casas previamente saqueadas y mató a siete isleños; hecho lo cual, y como quien dice fumando en pipa, abandonó la isla con viento fresco no sin antes bautizarla de forma que, por fortuna, la posteridad se negó a respetar.

Tampoco nosotros estuvimos mucho tiempo en Guaján; de hecho, muchos no llegamos a bajar a tierra, conformándonos con ver de lejos las palmeras, arenales y parajes paradisíacos. Las Filipinas, como prueba final del gran pilotaje, aguardaban apenas a trescientas leguas, es decir, una semana de viaje, para urgencia y ansiedades del jefe de escuadra. Así que el 7 de diciembre de 1796, como si tuviera prisa, la escuadra abandonó el fondeadero de Humatac dispuesta a afrontar su destino. Algunos de los que íbamos a bordo, sin saberlo, también lo hacíamos; como presagio fiel, presente y puntual, la prueba definitiva, reveladora, esperaba en aquel inmenso archipiélago sembrado de islas, bajos, islotes, corrientes, nativos tagalos e indios tirones. También lo hizo en su día para Magallanes: las Filipinas fueron su prueba final. Al principio, no obstante, le trataron mucho mejor que a nosotros. La expedición recaló sobre la costa de Samar y desde allí, hacia el sur, las cansadas naves encontraron buen reposo en una isla paradisíaca con dos fuentes de agua clara, donde se pudo bajar los enfermos a tierra para sanarlos del escorbuto y la consunción con leche y carne de coco. Repuestos tras ocho días de descanso y recuperación —el doble que nosotros en Guaján —, Magallanes reunió fuerzas para el que había de ser último delirio: su propio apocalipsis. El deber estaba bien claro: navegar con las naves a las Molucas y cargarlas de especias para dirigirse luego a la patria según las instrucciones reales. Bien fácil lo tenía y debía saberlo; barajando proa al sur las islas Filipinas con Mindanao por estribor, solo un pequeño brazo de mar les separaba ya de la Especiería, al sursureste de donde se encontraban.

Mas, lejos de ello, la expedición se dirigió al oeste, penetrando en Filipinas con las tres naves por el golfo de Leyte, rumbo a esta isla y Cebú, para entenderse con pachás, emires y reyezuelos que, en cada lugar donde se detenían, ofrecían al jefe portugués ostentosos recibimientos de regalos, oropeles, plumas de ganso y mujeres pintadas de labios y uñas; a lo que él, para marcar terreno, respondía con exhibiciones de artillería, alardes náuticos y guerreros, brindis al sol y parafernalia, en suma, del que desea imperiosamente mostrarse grande y poderoso, cuando en realidad es débil, se sabe en desventaja de frente y fácil pasto de celos y traición por la espalda.

Fiel al principio de que mostrar superioridad es mantener la apariencia, olvidó que para someter, al menos alguna vez, alguien puede pedirte que le demuestres tu poder. Así, llegado a grandes puertos repletos de naves, con tres bregados bajeles menesterosos, se negaba a pagar los derechos, exigía tributos y manifestaba en todo instante una arrogancia y altivez que no podían traer sino desgracias como fruto de la sinrazón.

—Magallanes —me decía el señor De Nemours, aferrado a su sillón— no era sino el producto de su época, soldado de un Portugal que batía con artillería todo enclave que no podía lograr o se negaba a un pacto desigual y ventajoso para el extranjero. Había navegado, en 1505 con la expedición de Almeida, como soldado raso, llegando a quedar varios meses en África (Sofala) herido. Enrolado después en la flota de Lopes de Sequeira estuvo en la batalla de Malaca en 1509, donde quedó con un centenar de sus compañeros aislados en tierra. Magallanes se destacó salvando casi la mitad de ellos; el resto murieron. Al regresar a la patria en 1512 desde Cochín, su barco sufrió una embarrancada y él se mantuvo de rehén a bordo, siendo rescatado por una carabela. De nuevo en casa y en su calidad de antiguo paje de la reina Leonor (esposa de Juan II), pidió audiencia al rey Manuel para explicarle sus planes; pero este prefería prestar oídos a un veneciano, Ludovico Verthema, conocido desde Calcuta. No le quedó otra al portugués que sumarse a una expedición a Marruecos muy desafortunada, pues, aparte de una grave herida que le acarreó cojera toda su vida, su honorabilidad fue cuestionada porque fue acusado de vender al enemigo un botín que había quedado a su cargo. Indignado, corrió de nuevo ante el rey para dar explicaciones, pero este le reprochó haber abandonado el puesto. Absuelto al fin en los tribunales, la desgracia del rey no le abandonaría: cuando acudió a él por tercera vez, inválido y enfermo, solicitando una pensión, Manuel se la negó. Magallanes solicitó entonces y obtuvo permiso para ofrecer sus servicios en otra parte; hay que reconocer que selló así con letras de oro su venganza contra el desatento rey Manuel.

»Su amigo Diego Barbosa (padre de Duarte, que sería luego su cuñado, fiel lugarteniente, comandante de la *Victoria* y efímero sucesor al mando de la expedición) era alcaide del arsenal de Sevilla; Magallanes, el rudo soldado de fortuna, fue allí en 1517, casó con su hija y perfeccionó, en esta nueva etapa de su vida, el que sería gran proyecto que ya conoces, con el que alcanzaría la gloria mediante el trámite previo e indispensable de la muerte. A las órdenes de Enrique VII de Inglaterra, en 1497, Giovanni Caboto había encontrado Norteamérica. Desviado de su ruta hacia la India, su compatriota Alvares

Cabral tropezó con el inmenso Brasil; en 1501, el italiano Vespucci recorrió sus costas de Natal al Río de La Plata. Por fin, en 1513, el español Balboa había descubierto el mar del Sur. Ruy Faleiro aseguraba que este mar no tenía "ancho", cayendo las Molucas del lado español. Solo quedaba hallar una ruta de paso a través del Nuevo Mundo que estaba allí, esperando al *Fidalgo da Cota*, Fernando de Magallanes. Unido a su suegro, Barbosa, y con Faleiro como astrónomo, lograron convencer a un importante factótum, el obispo Fonseca, en la proximidad de Carlos V. Sobre un globo terráqueo le explicaron la ruta y describieron las riquezas que ahora solo gozaba el rey Manuel pero que, según el poco atinado astrónomo, pertenecían a España. Al año siguiente firmaba las capitulaciones con el rey, futuro emperador, que ahora tenía por completo olvidadas.

»La prueba del paso a través del Nuevo Mundo y la travesía del Pacífico debió ser de tan gran intensidad que, una vez superada, el jefe portugués solo se guiaba por principios básicos, arraigados en su conciencia de soldado y aventurero desde tiempos inmemoriales, para el que la palabra escrita, por muy real o imperial que fuera, era simple papel mojado. Tuvo que ser así como ocurrió, Jacques —mi amo hizo un gesto cansado antes de continuar—: pues no tiene otra explicación. ¿Cómo habrían podido si no tenderle una celada tan pueril dos caciques de los menos poderosos que había en Filipinas? Su razonamiento debió ser muy simple: tanta arrogancia, tan suma presunción, tal alarde de poderío ¿no escondería debilidad? "Pongámoslo a prueba", debió decir uno, "Pongámoslo" replicó su compinche, y lo pusieron en Mactán. Magallanes solo cayó en la trampa cuando uno de los dos conjurados, el cacique de Cebú, haciéndose el ultrajado, le pidió protección. Entonces, envaneciéndose como un pavo real, le palmeó la espalda tranquilizadoramente y partió para la expedición de castigo con cincuenta de los suyos. Le estaban esperando, y no regresó; su cadáver no fue devuelto.

»Tampoco se hizo gran esfuerzo por recuperarlo; Barbosa y Serrao, sus íntimos lugartenientes, y el piloto Carvalho, es decir, los mandos portugueses de la expedición, dejaron la carnicería impune para regresar a Cebú. Tan solo cinco días después, el cacique de Cebú se cobró su parte organizando una emboscada en la que cayeron los dos primeros y el astrónomo de la expedición, Andrés de San Martín, con otros veinte desgraciados. Carvalho, salvado *in extremis*, tomó el mando y, lejos de conducir represalia, ordenó levar anclas. Las fuerzas de la expedición, proporcionadas únicamente por Magallanes y su obcecada determinación, quedaron extinguidas a su muerte. Su personalismo extremo había anulado a los otros; quedaron inanes, como

golpeados por algún meteoro, incapaces de iniciativa alguna. Eran como habituadas, alienadas y sometidas ovejas que, de pronto, se quedan sin pastor. Así sucede, querido Jacques, con los mandos despóticos, tiránicos, feroces y egoístas, que solo prevén lugar en la cumbre para sí mismos.

—Mejor trabajar en equipo —apunté con naturalidad. Pensaba en el señor Álava y su forma de enfrentarse al problema que tendría que afrontar la escuadra en pocas jornadas. Pero mi maestro debió tomar la observación por otros derroteros, pues me rebatió:

—Todo debe ser un equilibrio; pero los puestos de mando, la jerarquía, ha de estar vetada para los brutos, los engreídos o los débiles. Mira lo que ha sucedido con nuestra Revolución; cuando la ira del sometido o el inicuo se libera, el ansia de exterminación y el bestialismo más bárbaro pueden no conocer límite. Jacques, en la cumbre solo puede haber una cabeza; de otro modo, el ser humano se convierte en caníbal y acaba por devorarse a sí mismo y a sus semejantes, olvidando todo rasgo cultural o humanístico. Jacques, yo también creí un día que todos los hombres eran iguales; ahora comprendo cuán equivocado estaba.

Dijo estas últimas palabras con tal énfasis y angustia que Ato y yo quedamos acongojados, con la tristeza y desazón firmemente asentadas en nuestro ánimo. De un tiempo a esta parte, encontraba al señor De Nemours más viejo, casi anciano. Algunos de sus espléndidos cabellos de otro tiempo habían encanecido, y sus ojos parecían haber perdido la antigua y deslumbrante luz.

—Cuando se trabaja en equipo, Jacques —dijo al fin, como viniendo en sí —, surgen las rencillas, envidias y sospechas. Unos miembros creen merecer más que otros o pretenden mandar por su cuenta, mientras otros pasan el día pensando en traiciones y conspiraciones. Es difícil formar un grupo bien avenido.

Sin embargo, nosotros parecíamos serlo. Apenas tres días después de partir de Guaján con un noble alisio que arrastraba la escuadra hacia las Filipinas, el jefe de escuadra dispuso al fin de su plano definitivo. Comparado con la carta procedente de Cádiz era algo extraño, lleno de alineaciones, números, nombres y datos para navegar. Pero serviría; al menos, eso creyó el señor Álava, que lo tomó delicadamente con la punta de los dedos para llevárselo, como dama de alcurnia, a sus aposentos privados. Su asistente me confió, posteriormente, que había hecho clavarlo en su alcoba, sobre la pared del mamparo, a los pies de la litera. Días atrás, había destacado de nuevo —como hizo en Malvinas— a la fragata *Pilar* para que buscara un práctico de la

Compañía del Comercio en Palapag; Álava no era un marino al que gustara dejar cabos sueltos y buscaba garantizar la máxima seguridad a su escuadra. En esto sonaron las campanadas; hora era ya de dejar a mi amo para salir a tomar el aire en cubierta; sin embargo, no pude resistir hacerle una última pregunta, sondando su infinita sabiduría:

—Señor ¿de dónde sacaron fuerzas los que sobrevivieron a Magallanes para seguir adelante?

Mi amo miraba a Ato, ensimismado. Colocó entonces, como solía, las manos por las palmas ante su rostro antes de contestar:

—A veces, no queda sino extraer fuerzas de donde parece que no existen: del fondo de nosotros mismos. Lo más íntimo de nuestro ser.

El muchacho pareció atónito por aquella respuesta y paseó sus grandes ojos inocentes, en silencio, por toda la estancia. Por mi parte, no quedé muy seguro de que en el ánimo de aquellos desgraciados quedara aún una pizca de empuje o iniciativa aprovechable después de tantas calamidades. Mi maestro dio la impresión de compartir este punto de vista; seguía mirando a Ato, abiertamente, y sonreía:

—A veces, Jacques, las cosas no son lo que parecen.

A las pocas horas de recalar con viento del norte, avistado el cabo Espíritu Santo de Samar, sobrevino la pesadilla. No hubo alivio, isla con dos fuentes ni reposo para nosotros a la llegada a Filipinas; antes bien al contrario. Muchas fueron las cosas que hicieron de aquel inesperado temporal un calvario para la escuadra del señor Álava y, en especial, para el *Europa*: en primer lugar, nos sorprendió de noche, cuando ya creíamos tener el estrecho de San Bernardino y puertos próximos al alcance de la mano; el efecto de vernos en la oscuridad, mucho más cerca de los sufrimientos del remoto cabo de Hornos que de las seductoras palmeras y placeres de las Filipinas fue un mazazo inevitable para la moral de la tripulación. En segundo, nos faltaba a todos los buques la concienzuda preparación de las Malvinas, pues se suponía que navegábamos en misión de guerra, con los cañones destrincados y los artilleros listos y reforzados para entrar en combate; el mal tiempo significó no solo tener que trincar de nuevo los cañones a son de mar —después del esfuerzo de varias semanas para alistarlos, limpiarlos y ponerlos al día en dotación, municionamiento y puntería—, sino soportar también ambas cubiertas de batería y el sollado atestados de gente ahora inútil embarcados en El Callao para atender las piezas, que en condiciones tan adversas eran simples pesos altos e inútiles a bordo. Por último, para el *Europa*, que llegaba muy tocado, aquella mar gruesa del segundo cuadrante significó el

agravamiento de todos sus achaques y, por lo tanto, de los quebraderos de cabeza del capitán Del Postigo que, aunque bien le habría gustado, no pudo evitar que las decisiones del jefe de escuadra a partir de ese momento se vieran condicionadas por el mal estado de su buque insignia. Imaginé la contrariedad, el desgarro para el ánimo y la frustrante sensación de que aquel océano llamado Pacífico por Magallanes y sin embargo para nosotros hosco y violento hubiera decidido interponerse con sus peores artes entre la prueba final del archipiélago filipino y la escuadra; lejos de encerrarse en sus habitaciones, Álava salió al puente y, enfrentado a Del Postigo —que le superaba algunos dedos de altura—, decidió ceder. Ceder, y ceder en todo, pues, ante la mar desatada, un marino es débil si su nave no está en buenas condiciones y comienza a desmantelarse bajo sus pies.

Invertimos el rumbo, pues capear en la proximidad de Samar con viento del norte solo nos conduciría a ser empujados al sumidero de Leyte —que se tragó a Magallanes— e incluso aún más lejos, por debajo de Mindanao y Davao, situación desde la que recuperar el terreno perdido sería harto complicado si no imposible. Volvíamos, en efecto, sobre nuestros pasos, aguantando con gavias arrizadas el tremendo ímpetu del viento para evitar que las olas zarandearan el aparejo acabando por echar por la borda el averiado trinquete o amputar el podrido bauprés. Las horas de la noche transcurrieron inciertas, sin que la tripulación se habituara ni moral ni físicamente al hecho traumático e inesperado del que estábamos resultando víctimas. El incierto estrecho de San Bernardino, que tanto habíamos temido, era ya tan solo una entelequia que no llegamos ni a contemplar; encontrándonos indignos de semejante adversario, el Pacífico había decidido ponernos a prueba él mismo, sin darnos siquiera oportunidad de hacer alardes de maniobra en un paso angosto sembrado de obstáculos, bajos y corrientes. De un simple manotazo de su inmensa y etérea —pero contundente— mano, nos expulsaba hacia el sur, nadie sabía durante cuánto tiempo. Tal vez, hasta que fuéramos a dar con nuestros huesos y cuadernas en las lejanas islas Molucas, hacia las que, paradójicamente, la inevitable deriva nos conducía.

Con la llegada del día pudimos, al menos, ver el resto de buques de la escuadra. El *San Pedro Apóstol*, bastante próximo, aguantaba también a la capa como viejo que, falto de fuerzas, anda al menos sobrado de capacidad para el sufrimiento. Algunos golpes de mar hacían llegar cáncamos por encima de las gambotas, dándole un barbado y respetable aspecto. Más lejos, el *Montañés*, muy estable, resistía como el mozo robusto sabedor de que ha de mantenerse en la compañía, para el auxilio, de viejos como el *San Pedro* o

tullidos como el *Europa*, contando para ello con la única compensación de la bella *Fama*, que, acuartelada de foques, cumplía con su papel de joven dama demandante de protección. Y sin desearle a nadie que padeciera como nosotros y nuestro buque, nos alegraba, aun a pesar de sus desdichas, tener cerca a los compañeros de fatigas, pues mal de muchos es consuelo no solo de tontos, sino de los que a punto están de aferrarse a la desesperación.

Así transcurrió la jornada, que mucho más lúgubre habría sido de saber o adivinarnos que por delante quedaban de temporal otras tres. Los buques fueron entrando, lenta pero inexorablemente, en el inevitable estado de degradación que ya vivimos en el cabo de Hornos, más rápidamente aún, si cabe. Las dotaciones, una vez más, quedaron divididas entre los cuerdos tiranos, los sombríos reconcentrados en sí mismos y los pusilánimes abandonados al destino. Por mi parte, y no sin sufrimiento, traté de ascender de la tercera a la segunda categoría, mientras Novales, por derecho propio, ocupaba el puesto más alto del escalafón. Cuando el señor De Nemours hubo logrado llegar, por medios propios, al «cuarto del mago» en el segundo día, Novales, atento pero ordenancista, procuró convencerlo para que se reintegrara a su camarote; su aspecto, desde luego, no era nada tranquilizador. Tenía la tez pálida y los ojos hundidos, dándole cierto y remoto parecido al señor Araoz. A duras penas le sustentaban sus extremidades. Ato y el joven teniente hubieron de ayudarle para devolverlo al lecho. Quedé así pues solo, en el «cuarto del mago», mirando los mamparos en altura para evitar el incipiente mareo; salir a cubierta, o al menos a la timonera, para respirar aire puro, sería un alivio, lo que me animó a echarme el capote sobre los hombros para dirigirme al combés.

Cuando llegué allí sucedió algo que, a pesar de los años que han pasado, nunca olvidaré: una ola, baja, mansa y de agua muy clara cubría el lado de estribor del combés, de proa a popa. Era increíble, pero la habíamos embarcado; con un último estertor, el arrebol acuoso y límpido entró en la timonera y mojó mis zapatos. El Pacífico viene por mí, pensé con un escalofrío. Pero no solo era el Pacífico quien me reclamaba; otra sombra alucinante, como la de un fantasma, venía recorriendo la cubierta como andando sobre las aguas para acabar cerniéndose sobre mí; sentí pavor antes de reconocer en ella al loco del *Europa*, Senén Estero. Paralizado, esperé a que hablara, espetándome desafiante:

—Y tú, pecador ¿encontraste tu respuesta?

No supe qué contestar, aun cuando comprendí que, si no lo hacía, evidentemente la emprendería conmigo a golpes o puñetazos. Fue entonces

cuando, a mi espalda, tronó una voz como la del Profeta:

—¿Qué haces aquí, desgraciado? ¿Tendré que decirte cuál es tu sitio?

El loco se había detenido en seco; su rostro, antes implacable, adquirió ahora aspecto melindroso del que opta por el disimulo o espera una negociación. Pero la voz volvió a tronar a mi espalda:

—¡Los demonios, al infierno!

Ante aquella condena inapelable, el loco, al fin, dio la partida por perdida y, como alma que lleva el diablo, desapareció por una abertura del enorme lienzo extendido sobre el pozo del combés. Por supuesto, había reconocido aquella voz: era el Oidor.

—Haríais mejor en permanecer en el camarote —aconsejó.

—Ese tipo está como un cencerro —observé, aún intimidado.

—Los locos —replicó Araoz— pueden ser desagradables e incluso agresivos, pero son sinceros.

—A diferencia de los cuerdos —dije no sin cierto tono de reproche—. Incluso si poseen inestimables cualidades intelectuales.

—Ya —reconoció, afirmando con su noble cabeza. Los pliegues de la piel hacían sobre ella singulares claroscuros. Al fin añadió—: Había que esperar ciertos daños.

—¿Qué demonios pretendéis decir? No comprendo vuestros jeroglíficos. Lo único cierto es que vos robasteis el reloj y pretendíais que las culpas recayeran sobre mí, ¿no es cierto?

Para mi sorpresa, no lo negó. Solo dijo:

—Vuestros hombros, aún jóvenes, se han mostrado bien capaces de soportar esa carga.

Capté, no obstante, un ligero tono irónico en sus palabras; mas yo ya había comenzado y no iba a detenerme:

—¿Qué objeto habéis perseguido robando el Le Roy?

Sobre el profundo rugido del temporal y los lamentos y gemidos del barco a él sometido, pude escucharle inspirar profundamente:

—Ninguno. Es más, joven: yo no lo robé. Mi única responsabilidad en el caso es haber desenmascarado al culpable. La vuestra, haber hallado el reloj. Deberíais estar satisfecho y no irritado.

—¡Oh! Lo mismo dice el jefe de escuadra: juegos de palabras, acertijos y frases estériles. Decidme de una vez: ¿quién es el culpable?

Mirándome entonces desde la profundidad de sus cuencas oculares, aparentemente vacías, me espetó:

—¿De veras no lo veis? Si el pobre Senén es loco, habrá que concluir que vos sois ciego.

Así pues, me dije, lo que habría que concluir que Ato y el señor Araoz estaban de acuerdo al menos sobre este punto. O tal vez fuera, como he reflexionado posteriormente, que no existe peor ciego que el que no quiere ver.

Los días siguientes el temporal no encontró obstáculo para su labor demoledora: la rutina diaria quedó reducida a un recuerdo, la disciplina naval, convertida en escombros y la dotación, en un puñado de supervivientes. Según me enteré después, incluso el señor Pindado y su banda de tiranos con patente desaparecieron del cuadro, como disueltos en la impetuosidad inesperada del océano más grande del orbe. Por fortuna, los dos ídolos a los que habíamos sacrificado todo lo demás, es decir, el bauprés y el trinquete, aguantaron en su lugar, no se sabe si por propia consistencia o por la preocupación que derrochó en ellos todo el cuadro de oficiales, timoneles, jefes de guardia y gavieros del señor Rocha, sabedores de que, si los perdíamos, reemprender la derrota después iba a ser peor cáliz que el que ahora bebíamos. Así actúa el marino en la mar: cuando sabe de debilidad, lejos de cortar por lo sano, trata de mantenerla firme; si al final es avería, se repara con medios de a bordo y si aguanta, amparándose en su buena fortuna, prosigue hacia nuevos riesgos que volverán a comprometerle. Así cada nuevo amanecer se convierte en una pequeña victoria que nos lleva a la ansiedad de cómo será el siguiente, con el alivio universal, pletórico, obsesivo —este solo lo conoce el que alguna vez pasó temporal—, de la amnistía final cuando los tiempos amainan.

Remitió el temporal el día 18 de diciembre, sorprendiendo a la escuadra bastante entera aún, machacada de miembros y vasos pero con arboladura enhiesta y sin roturas graves aparte de la moral de la gente. Dando tumbos, el señor Arcos, con el pilotín Talayón, se sostuvieron amparándose el uno al otro en el alcázar con el octante a la precisa hora meridiana marcada por el reloj de a bordo que luego se compararía con el Le Roy. De resultas de estos cálculos, el señor jefe de escuadra pudo llegar al conocimiento de que el inoportuno meteoro nos había desplazado nada menos que sesenta y dos millas hacia el sur fuera de nuestra ruta. Al fin y al cabo, no era tan grande el impuesto que el Pacífico, cediéndoselo todo, nos había hecho pagar: menos de medio día de navegación que, con el viento del este-nordeste, podíamos recuperar durante la jornada para hallarnos en puertas de San Bernardino el día 19. Llegamos al fin allá, dando bordos, a la mañana siguiente, viéndose el

comodoro en la disyuntiva de esperar por la *Pilar* —que debía encontrarse en algún fondeadero de las inmediaciones— o aprovechar el buen viento del nordeste para introducirse en el estrecho, pues parecía deteriorarse el tiempo rápidamente.

En esta ocasión vi al comodoro Álava cansado y preocupado como pocas veces durante todo el viaje, aun cuando yo conocía que el plano por los tres realizado resplandecía en aquellos momentos incrustado en su mente como el mejor asidero. A su lado, el capitán Del Postigo, sereno pero inquieto, y el piloto Arcos, con la mirada extraviada por el escándalo heterodoxo que significaba que el jefe de escuadra fuera a tomar responsabilidad del pilotaje. A la timonera quedó Merino con el pilotín Talayón, y en la mesa de derrota, Novales y un servidor, por si algo había que apuntar. El primero Ayora organizaba en el castillo la imprescindible faena de sondaje con dos escandallos de mano, uno por cada amura, pues el *Europa*, que no la *Fama* —tal vez más adecuada—, iba a actuar como buque guía de la escuadra en el difícil compromiso. Allá fuimos, costeando el verdeante litoral de Samar hasta que, ceñido en nieblas, el avance vespertino reveló de pronto la costa de Luzón; la amura de babor mostraba al fin las islas de San Bernardino y entonces todo se precipitó, pues estábamos entrando en el estrecho rumbo al suroeste cuarta al sur, ya éramos presa de la corriente y la tarde declinaba. Lógicamente, el jefe de escuadra quiso alcanzar el cercano fondeo de Viri; pero, justo en ese momento, entró un chubasco escalofriante que hizo flamear las pesadas lonas de las velas contra las vergas y los palos. Hubo un clarísimo, sobrecogedor y clamoroso momento de desorientación. Incluso el propio comandante se agitaba en el alcázar, conteniéndose: el señor Álava reflexionaba. Tomó todo el tiempo necesario; luego, alzó la recia cabeza y, dirigiéndose a los oficiales, ordenó:

—Adelante. Que el *San Pedro*, el *Montañés* y la *Fama* se peguen en nuestra estela a menos de un cable.

Nos internábamos, a toda velocidad, empujados por el fuerte viento y la impetuosa corriente, en el estrecho de San Bernardino a todo riesgo, dando una velocidad embriagadora. Apenas quedaban dos horas y media de luz y, como bien sabía Álava (y yo mismo por haberlo dibujado) por la proa quedaba el inmenso peligro del bajo de las Calantas y la isla de Capul, hacia la que el jefe de escuadra había puesto, a todo trance, la proa para «embestir». Mientras repetía las marcas y demoras del bajo al señor Arcos, el *Europa*, al que seguía un rejuvenecido *San Pedro* levantando altas orlas de espuma con su tajamar, arfaba y remoloneaba como un potro no demasiado seguro del

lugar al que le estaban conduciendo. Pero la voluntad del jefe de escuadra era firme, y es sabido que el navío no sigue la derrota que quiere, ni la que le ordenan, sino la que tiene que seguir. Fue algo más de una hora muy desagradable, en la que Álava, trabajando catalejo como el capitán Del Postigo, debió maldecir varias veces la mala vista del señor Arcos en la distancia por tanto cálculo garrapateando papel a la luz de una vela. Por fin, ya casi al anochecer y con muy pocos minutos de margen, se marcaron las Calantas prácticamente a flor de agua y la escuadra maniobró pasando entre él y el islote de los Naranjos en la orilla opuesta.

¡Ya estábamos dentro! Un buen jugador habría seguido apostando, pues la fortuna parecía de nuestro lado. Rebasada la punta norte de Capul, con la enorme isla de Ticao seis millas a sotavento, el puerto de San Jacinto quedaba allí, en la oscuridad, ante nosotros. Pero Álava, con viento del norte y noche sin luna, no quiso ni pensar en riesgo semejante, optando por buscar fondeadero en la oscura costa de Luzón. Aproximándonos a ella en diversos bordos, Ayora y su gente no lograban encontrar fondo con los escandallos. La tensión en el castillo era grande y oímos al primero insultar gravemente a sus hombres. Finalmente, Álava aceptó la realidad:

—Es inútil. No tenemos alternativa, señores: noche de insomnio. La escuadra aguantará la turbonada y las collas de viento navegando. Daremos bordos cortos y planos en el espacio de seis millas que queda hasta Ticao.

En aquel filete de agua, tensos como cuerdas de guitarra pero firmes como candeleros, los oficiales de guardia de la escuadra mantuvieron la flota corriendo al longo, en un sentido y en otro, de la siniestra sombra de Ticao. No recuerdo en qué momento de aquellos dormimos, o en cuál velamos, pero Novales me dijo luego haberme encontrado soñando sobre los planos con toda paz y felicidad. Cumplió guardia y media en aquella noche incierta, mientras el jefe de escuadra y el capitán descabezaban un sueño de puro agotamiento. Ayora purgó también lo suyo y a Merino, como era de esperar, se le deshizo la formación. Incluso Arcos llegó a mandar y llevar a cabo una atinada virada del *Europa* aquella noche; trabajo de equipo, mal recompensado, pero que nos entregaba, al menos, la seguridad de un día siguiente.

No hubo puerto de San Jacinto, ni práctico procedente de él al alba del día 20; pues como Álava, al situarse en el plano, se vio ya muy alto sobre Ticao, decidió aprovechar la mañana para montar la punta del Diablo (o de San Miguel) y acceder limpiamente al mar de Sibuyan pasando entre las islas de Burias y la enorme Masbate. Este es un mar interior, sumamente confinado pero agradable; no teniendo prisa, dependiendo del viento, se puede invertir

en él hasta una jornada de navegación. Álava dio rumbo a la lejana punta de Bandoc de Luzón y se retiró a descansar; el comandante Del Postigo se hizo cargo de todo durante la primera parte del día, y no fueron pocas las ocupaciones que, aparte de la navegación, le mantuvieron completamente absorto en la paciente labor reconstructiva —parcheo y aguante— de su maltrecho buque, sin que el jefe de escuadra fuera testigo de ello. La tregua sirvió también para que la gente de la bodega y el sollado subieran a tomar el aire, y sobre las dos atestadas cubiertas de batería se procediera a la retirada del lienzo sobre el pozo del combés, recibiendo las entrañas del buque un auténtico baño purificador de aire húmedo y sano que aquellos tres centenares de hombres debieron degustar como un auténtico regalo. Por mi parte, y con la ayuda de Ato, aprovechamos el breve paréntesis para subir al señor De Nemours al alcázar, previo permiso del oficial Merino, en aquel momento de guardia; disfrutamos allí, tras el traumático lance del estrecho de San Bernardino, de un colorido y sereno atardecer que mi maestro contempló en silencio, con interés. Años después, durante el regreso a la patria, el señor Araoz, describiendo intensos momentos de navegación al mando de un buque como este razonaba que, a menudo, para saborear algo en la marina, hay que sobreponerse a una intensa angustia, acuciante inseguridad o absorbentes prioridades. Solo con tiempo y la edad se llega a comprender palabras tan sabias, que revelan el completo dominio de la pericia náutica por parte del que hace tal aserto, pues, en realidad, de lo que se habla es de una elaborada, filosófica y sutil actitud mental. El Oidor describía la escapada de los barcos españoles del señor Lángara al ser perseguido por la muy superior escuadra inglesa la noche de la Luz de Luna el 16 de enero de 1780, con el viento y la mar a favor. Cualquier otro, dadas sus nefastas consecuencias, habría tratado de olvidar aquel episodio, pero si Araoz no lo hizo tal vez fue porque, sobreponiéndose a la agobiante sensación de incertidumbre que suponía no saber lo que sucedía con el resto de la flota ni lo que esperaba delante (pues perfectamente, según dijo, pudieron haber caído en una emboscada), disfrutó intensamente con la cabalgada del *San Lorenzo* a casi doce nudos resbalando sobre las onduladas vertientes de la mar, abriéndose paso entre ellas para dejarlas finalmente atrás y, con las olas, a un enemigo que, en lo referente a su buque, hubo de quedar con un palmo de narices. Nada tan estimulante, decía, como correr en la incertidumbre de la noche, a la pálida luz de la luna, con el feroz adversario a los talones; fue como si, en el fondo, solo el peligro inminente y la más completa descomposición propia fueran capaces de estimular navíos y marinos antes adormecidos para extraer lo mejor de sí.

Aquella tarde del 21 de diciembre, con el estrecho de Tablas y el peligroso pasaje de la isla Verde aún por la proa, sin saber lo que traería el porvenir o si el *Europa* acabaría por rendirse a los embates del viaje, las tripulaciones de la escuadra, necesitadas de un buen descanso tras las azarosas jornadas de navegación precedentes, respiraron intensamente, como bebiendo de un cántaro a punto de terminarse, aquellos instantes de tranquilidad que representaron las ochenta millas del mar de Sibuyan. A punto de extinguirse el sol por el horizonte, y con los *San Pedro*, *Montañés* y *Fama* bien ordenados por la popa del navío de la insignia, el jefe de escuadra volvió a instalarse en su puesto de mando del alcázar en compañía del piloto y el comandante, con el primero en el castillo a cargo de la sondaleza y el segundo en el timón con los pilotines, mientras Novales y un servidor cubríamos nuestro puesto en la mesa de derrota. El señor Álava parecía repuesto y presto al asalto final:

—Así pues, ténganlo bien claro, señores: recalaremos primero sobre Marinduque, luego sobre Mindoro y, finalmente, sobre la isla Verde. Cada una de ellas tiene sus puntos de recalada, referencias y peculiaridades. De la punta de Bandoc, que es aquella —dijo, señalando la península de San Francisco de Luzón— estableceremos rumbo oeste cuarta al noroeste rumbo a la punta del Elefante de Marinduque. Allí, escondidas sobre su costa suroeste, están las islas de los Tres Reyes (Gaspar, Melchor y Baltasar, de norte a sur y por este orden) que dejaremos por estribor. Aunque no las veremos, al otro lado, sobre Mindoro, que es aquella, tenemos las Dos Hermanas, Carlota e Isabel, frente a la punta Gorda de Pola; cruzando el paso entre ambos grupos de islas, señores, abordaremos el estrecho de Tablas rumbo a la isla Verde —dijo, como si fuera la cosa más lógica del mundo. Su energía y la certeza de la descripción parecieron dar renovado ánimo a todos sus subordinados, incluso al señor Arcos que, enfrascado en la defectuosa carta de Cádiz, no apartó su cabezota cuando Álava señaló a poniente, llevándose un inintencionado mangorotazo del que no hubo ni queja ni aprecio.

—Pues bien —prosiguió este último—, reduciendo la cuarta a la caña para ir ciñéndonos al oeste conforme avancemos por el estrecho, entraremos ya en el ámbito de Mindoro, con la isla Verde al frente y el difícil pasaje de la punta del Escarceo. Al oeste, señores, sin dudar, salvando los islotes de Baco en forma previa a la isla para tomar el paso.

—¿De práctico, señoría? —inquirió el capitán sin perder palabra de lo dicho. Álava pareció molesto al responder:

—Aproximándonos a Marinduque intentaremos embarcar alguno en el poblado de Gazán, pero dudo que tengamos suerte. ¿Tiene algo que decir, piloto?

Era evidente que el veterano Arcos, lejos de la clara conclusión del jefe de escuadra, se había perdido, por lo que este le obvió sin tapujos:

—Sus instrucciones, caballeros: esta noche, si se establece viento del norte, daremos bordos de aquí a Marinduque para mañana, a pleno día, cruzar el estrecho de Tablas. Allí se hará lo que sea menester llegado el momento. Señores, espero máxima atención y entrega por parte de todos en esta fase final.

Sin decir una palabra más, Álava bajó decidido a cenar solo en sus habitaciones. La noche, en efecto, se anunciaba con viento del norte muy perturbado, pues procedía de Luzón; pero la precaución del jefe de escuadra nos mantuvo sin ansiedad entre puntas, dispuestos para iniciar la travesía entre Mindoro y Marinduque primero, y Mindoro y Luzón después. Muy temprano el señor Arcos, inasequible al desaliento, nos situó a una milla de la punta del Elefante, desde donde se trató, a cañonazos del dieciocho de la segunda batería, de reclamar práctico a la localidad de Gazán. El viento era bueno, y la corriente, favorable; sin esperar más, desechando la posibilidad de enviar un bote contra esta corriente que ya nos echaba de Marinduque, se bracearon las vergas de la escuadra para iniciar la travesía prevista. No hay que hacerse de rogar cuando la meteorología se muestra favorable, y así el día 22 transcurrió navegando hacia la anhelada isla Verde, que empezó a desvelarse por el oeste a partir del mediodía. Avanzando ahora con la bonancible brisa, la escuadra se desordenó ligeramente dejando las islas de los Tres Reyes atrás, con el *Europa* y el *Montañés*, los más veleros, encabezando la formación, y el *San Pedro* y la *Fama* en la estela. Todos sabíamos que el final de aquella extenuante prueba estaba cercano, y esperábamos la luz, un signo, el milagro que nos lo señalara; sin olvidar, como rezongaban los viejos, que una buena jornada diurna en los estrechos muy bien podía ser heraldo de anochecer de aquelarre.

¿Atinado presagio? Anocheció y el viento bonancible, seducido tal vez por el astro rey, decidió marchar con él, dejándonos en la calma más absoluta, bien metidos en el canal entre la isla Verde y Mindoro, con la punta del Escarceo de esta última isla cerrando a proa y los islotes de Baco a popa ¡absolutamente en manos de la corriente! Cogido en la trampa, Álava, en desesperado intento, intentó fondo en la punta del Escarceo, mas no lo halló y fue inútil; como también lo habría sido entrar formados. Aquí, sin viento, para

nuestra total desesperación, cada buque tomó su camino al buen albur del modo en que le alcanzaba la corriente. La sensación de ir a perder alguno de ellos contra una roca o la costa, ahora, después de tantos sufrimientos, embargó nuestro espíritu como solo una despiadada garra de acero habría sido capaz de hacer. Incluso, creo recordar, la desazón acometió al señor Álava hasta tal punto, que de sus labios nos pareció escuchar una blasfemia tremenda y aterradora, irreproducible, reproche a los cielos del hombre agotado y llevado a la exasperación que ve, tras larga lucha, como un simple azar puede dar al traste con todos sus prologados esfuerzos.

No sucedería tal, sin embargo. A las nueve de la noche el cielo ingrato, así invocado, envió con caprichosa generosidad brisa del este, es decir, por la popa, permitiendo de nuevo el fácil gobierno. Apoyado en la baranda del alcázar, el rostro demudado, el jefe de escuadra pudo respirar al fin. Eran las dos de la madrugada cuando la escuadra española del Pacífico, tras atravesar medio mundo y el archipiélago filipino, irrumpió en el mar de la China Meridional avistando por su proa los islotes de Lubang mientras dejaba Maricabán por el costado de estribor. El señor Álava ordenó entonces moderar trapo para dirigirnos en la noche, y con toda la mar libre al otro lado, hacia la recalada en la isla Fortún. De esta, a la que llegamos al amanecer, solo hay diez millas a los Mariveles, que señalan la entrada a la bahía de Manila, pero nos costó alcanzarla, dando bordos, todo el día 23. Era ocioso. El completo éxito del señor Álava y la escuadra ya se barruntaba de la forma y manera más evidente y cuando el *Europa*, casi una semana después de haber abordado a todo riesgo el estrecho de San Bernardino, echó el ancla en el placer de los Mariveles, el resto de los buques de la escuadra, agitando gorros y pañuelos que lanzaban por los aires mientras se disparaban salvas de honor, prorrumpieron en un sonoro:

—¡Hurra!

El capitán Del Postigo, con su uniforme de gala, ascendió al alcázar cuando el navío quedó fondeado y ofreció la mano al jefe de escuadra:

—Es para mí un honor felicitarle por esta magnífica hazaña. Mi más cordial enhorabuena. Permítame ser el primero en expresarle mi orgullo y el de toda mi tripulación.

—Muchas gracias, capitán —respondió Álava, cansado pero exultante—. No lo habría podido conseguir sin la ayuda de todos ustedes.

Para entonces, y en nuestro pequeño mundo particular, yo acababa de enfrentarme a uno de los sucesos más asombrosos de este increíble viaje.

11
AMOR Y MUERTE EN MANILA

La isla de Luzón o Nueva Castilla es grande y muy montañosa; de hecho, las cumbres a cuyo abrigo se cobijaba la escuadra —los Mariveles— no eran otra cosa que la agreste inmersión en la mar de las llamadas montañas Zambales. La isla tiene forma rectangular, con largos y extraños apéndices por el extremo sureste, como una cometa; al suroeste, donde nos encontrábamos, se abre una acogedora vejiga de casi treinta millas de saco, la bahía de Manila, que aún deberíamos recorrer para culminar felizmente el viaje.

La fragata *Pilar* llegó a los Mariveles tres días después; así pudo explicarse el motivo por el cual no la encontramos en San Bernardino a nuestra llegada, pues el temporal la desplazó mucho más lejos, tardando luego en regresar. Como el *Europa*, esta fragata llegaba en muy mal estado, con lo que la escuadra quedaría por el momento reducida a dos navíos y una fragata. Pero el señor Álava esperaba poder disponer en Manila de las fragatas de Barcaíztegui —*Santa Lucía* y *Santa María de la Cabeza*, ambas de treinta y cuatro cañones— remitidas por el cabo de Buena Esperanza más de medio año antes que nosotros, y la *Santa María*, de estación en el apostadero de Manila.

Lejos de dormirse en los laureles y según era su costumbre, a la mañana siguiente ordenó el jefe de escuadra, animoso, levar anclas para reemprender la ruta; el viento nos permitió librar ventajosamente la isla del Corregidor, que, con forma de cuchara, es en realidad centinela del abra de la bahía, protegiendo también otro islote menor al que llaman del Caballo. Pero cuando las proas de los cansados navíos surcaron las aguas tranquilas y libres de más obstáculos, el viento se nos puso en la roda, obligando a trazar bordos de noroeste a sureste que, al anochecer, nos sorprenderían aún lejos de nuestro objetivo. Volvimos, pues, a echar el ancla en una noche de transición tranquila y muy serena; al subir a cubierta se podían ver ya las lejanas luces de Manila, despertando en el ánimo de las tripulaciones ansias, necesidades y

costumbres aletargadas durante tan larga travesía, y en los buques —grandes y sufridas monturas de imparable andar día y noche— el hambre de establo, fondeo aplacerado y quietud. Pero el trabajo, aun quedando poco, no había terminado; así que, a primera hora, vuelta a tronar los molinetes para levar los fondeos y halar de los sucios cables llenos de fango filipino. Esta vez, el generoso espacio ganado a barlovento por el jefe de escuadra le permitió conducirnos certeros a la barra de Manila una hora después del mediodía, donde fondeamos a cinco brazas de profundidad.

Enterado de nuestra llegada, el capitán general y gobernador de Filipinas, don Rafael de Aguilar, salió a recibirnos a bordo de una gran cañonera habilitada como falúa para la ocasión; cuando acudió a recibirle al portalón con todos los honores, don Ignacio de Álava tuvo el placer de anunciar que llegaba con todos los hombres sanos y en mayor número de los que salieron de Cádiz, con provisiones y aguada aún para muchas jornadas de navegación. Pero, una vez hecho el alarde y festejado por el gobernador —celebraciones a las que los españoles se muestran siempre tan dispuestos—, el jefe de escuadra hubo de componer el gesto para anunciar que la escuadra tenía averías graves en el navío insignia, el *Europa*, y la fragata *Pilar*, necesitando reparar ambos, además de componer la arboladura de todos los buques. A lo que don Rafael pudo responder con la mayor eficacia, pues, aparte de anunciarle a Álava que esperaba la llegada inminente de un buque norteamericano cargado con pertrechos navales adquiridos, con instrucciones reservadas, por los comerciantes españoles en Cantón a los británicos, tenía encargado el corte y conducción a la ribera del río de cincuenta y cinco piezas de madera para arboladuras, habiendo publicado además meses atrás una Ordenanza de Matrícula para la recluta de cuatrocientos voluntarios locales bien para servir en la escuadra o buques sutiles (cañoneras) locales. Impresionado por la competencia demostrada por el señor Aguilar (al menos, de boquilla) el jefe de escuadra no quiso, en primer conocimiento, mostrarle las credenciales de Godoy que le daban poder y nivel de autonomía insospechado respecto de las autoridades locales, dejando prácticamente al gobernador sin disposición alguna sobre la escuadra; todo ello habría de venir después, dando origen a los recelos correspondientes.

De momento, para satisfacción del señor Aguilar, del buque insignia se desembarcaron las sacas de caudales para las arcas reales que traía la escuadra desde El Callao; también numerosos pertrechos, susceptibles de óptimo almacenaje, más propensos a la humedad con los buques en obras y las bodegas removidas. Entretanto, todos los que presenciamos el cálido

recibimiento y posterior desembarco tuvimos tiempo de sobra para contemplar la ciudad de Manila. Lo cierto era que, desde el mar, no parecía gran cosa: un millar de casas ubicadas en el agudo delta del río Passig, ceñidas por la muralla, conteniendo también el palacio de Gobernación y la Catedral; para la defensa contaba con el castillo de la Real Fuerza en el vértice deltaico y el baluarte de San Diego sobre el extremo opuesto. Construcciones no menos notables eran el hospital de San Juan de Dios, el colegio de Santa Isabel, la universidad Santo Tomás o la iglesia de Santo Domingo. La Casa de Fundición y el fortín polvorista de San Antonio Abad completaban este somero inventario, quedando este último, por la inestable naturaleza de las pólvoras, ubicado en plena playa. Tal vez lo más destacable del conjunto de Manila fuera precisamente no ella misma sino sus arrabales, en la ribera opuesta del río, Parián, Dilao y Bagumbayán, conformando un todo poblacional masivo y en completo desorden, auténtica muchedumbre cerniéndose amenazadora sobre el intramuros, quedando así el Passig como foso infranqueable para la defensa de la ciudad.

Finalmente verificados y satisfechos todos los inacabables trámites y operaciones a que tan propensos resultan los buques españoles en proximidad de tierra, por última vez levaron perezosamente anclas las unidades de la escuadra para salvar las apenas seis millas que nos separaban del placer y arsenal de Cavite, destino final de la escuadra. Cavite es una lengua arenosa con planta de anzuelo que, a primera vista, parecía más prometedora que la ciudad. Sobre la isla se asienta el poblado nativo de Camachile, luego Santa Cruz, colonizado por la inagotable misión cristianizadora, presentando varias pequeñas iglesias, hospitales y precarias escuelas. Tradicionalmente todo militar en uso de sus atribuciones renunciaba a la defensa del islote e istmo de Cavite por considerarlos indefendibles; pero la Real Armada, en esto más práctica aunque paradójica, pensando que, aun de difícil defensa la lengua de arena ofrece los magníficos fondeaderos de Canacao y Bacoor, posibilidad para reparar los buques y autonomía y separación del régimen jerárquico de la ciudad, logró situar por su cuenta el conquistable fuerte de Real Felipe de la Fuerza, levantando en torno la muralla de la Marina y dotándola —como imprescindible infraestructura— de una rampa y plataforma para embarco y desembarco de la artillería naval, que, a efectos de los achaques del navío *Europa* venía ahora, cuan vulgarmente se dice, como anillo al dedo. Así que hacia Cavite dirigió Álava la baqueteada escuadra, eligiéndolo como base para la extensa reparación, debiendo compartirlo con los buques y astilleros de la nao de Acapulco, construidos y aparejados en las gradas de Bacoor. De

este modo, y durante los siete años siguientes, Cavite sería nuestro hogar, no lejos de la populosa urbe de Manila pero a buena distancia de ella.

En efecto, en Cavite, sin que yo aún pudiera sospecharlo, nos visitaría el amor, la muerte y también una nueva vida, quedándose allí buenos trozos, jirones, de las nuestras y del corazón. Todo empezó cuando el jefe de escuadra, siempre fiel cumplidor de sus tareas y ansioso por disponer otra vez de todos sus barcos, nada más quedar enterradas las áncoras en la limpia arena de Canacao tomó disposiciones inmediatas: el *Europa* abarloaría lo antes posible a la plataforma de la muralla de la Marina para desembarcar artillería, pertrechos y municiones, que serían dispuestos sobre la muralla mientras durase la reparación. También desembarcaría la dotación al completo del buque insignia, disponiéndose para ella, entre el fuerte de Real Felipe y el poblado de Camachile, barracones donde acogerla. De entre ellos se alzó pronto, en tablones de madera, una parroquia de la que se hizo cargo frey Miguel de Arellano, dos pequeños colmados servidos por chinos, una taberna y un pequeño dispensario a modo de enfermería. Completo así basamento de edificación de nueva planta, por modesta que esta fuera, frey Miguel le otorgó atendiendo al Santoral el nombre de San Antonio, denominación de la que con frecuencia echan mano los españoles cuando ha de bautizarse iglesia, hito costero o ciudad aislada en ínsula de arena y árboles, no desdeñando tampoco su uso para advocaciones en los nombres de sus barcos, sean navíos, mercantes, fragatas o bergantines.

En San Antonio los carpinteros construyeron, algo apartados y próxima al arranque de la muralla del lado de la mar, una especie de barriada residencial con cuatro o cinco casas para oficiales de mayor rango, que tenían como diferencia sobre los barracones dar de fachada a la playa de poniente de Cavite; en una de ellas quedamos alojados la delegación francesa, teniendo la ventaja de dar la espalda a la bullanguera plazoleta del poblado marinero, mientras que la terraza principal, guarecida bajo un porche, permitía solazarse con la contemplación de la mar y los magníficos atardeceres de la bahía, con la única desventaja de no contar con protección contra los huracanes, durante los cuales, inevitablemente, las olas entraban dentro de la casa.

Lejos de instalarse en tierra como nosotros, don Ignacio de Álava transbordó su insignia, enseres y provisiones al *San Pedro Apóstol*, del que desembarcaba todos los amaneceres para supervisar las obras en el *Europa*. A pesar de mantener el mando a flote, inevitablemente, su autoridad era tal y sobre tantos medios, buques y personas que se adueñaba sin quererlo del arsenal de Cavite frente a los dominios del gobernador, la ciudad de Manila,

cuya población tanto se alegró de nuestra llegada. Entrambos quedaba la grada y el astillero de Bacoor, lugar donde asentaba sus reales la Casa del Comercio de Filipinas, completando así el triunvirato de los dominios del rey de España en el archipiélago tagalo; pues, en efecto, el mando de la escuadra, el político del virrey y el económico de la Casa nunca terminaban de coincidir para todos los intereses, debiendo por tanto avenirse y congeniar ante el peligro inminente al que se exponía el territorio como era la última guerra contra la Gran Bretaña del siglo XVIII.

Gran cambio significó en mi vida que el señor De Nemours, enfermo y muy deteriorado tras el largo periplo por vía marítima, pasara a tierra para poder ser atendido y puesto bajo supervisión facultativa. Yo había esperado que mi maestro, desligado del medio marino al que era ajeno, sanara rápidamente y por completo al instalarse en tierra, recuperando su buena salud; mas no fue así. Mejoró obviamente con el desembarco, cuidada alimentación y los desvelos de Ato y míos, pero continuaba confinado en el lecho, sin recuperar el buen tono ni la energía vital. Una vez por semana venía a visitarle *monsieur* Dumont, cónsul francés para Manila y Cantón, que había recibido a La Pérouse diez años atrás, cuando llegó a la bahía para repostar coincidiendo allí con la *Subtile*, la cual llevaría después sus registros a Francia. Mi maestro esperaba con ansiedad estas visitas, agobiándonos a Ato y a mí, aparte de los criados filipinos, para que la modesta casita y en especial la terraza donde recibía al cónsul, estuviera en perfecto estado y con todas las comodidades. Luego, durante las visitas, que a veces duraban horas hasta el atardecer, nos despachaba con la consigna de no ser molestado bajo ninguna excusa.

De vez en cuando venía también de visita el jefe de escuadra, antes del mediodía —lo que incomodaba no poco al señor De Nemours—, despachándose rápidamente, lo mismo que el capitán García del Postigo o el cirujano del *Europa*. El médico, mestizo asiático-español, llegaba todos los días procedente de Manila en silla de alquiler, aguantando impertérrito, silencioso y educado todas las impertinencias y desplantes de mi amo. Aparte del cónsul francés, el único visitante que era bien recibido los plácidos atardeceres era un vecino que se alojaba en otra de las habitaciones residenciales, el señor Araoz. Su apodo, muy al uso a bordo del *Europa*, cayó rápidamente en el olvido una vez desembarcados; mi amo explicó sucinto el motivo:

—Has de saber, Jacques, que en la ciudad de Manila, según Dumont, hay otros cuatro Oidores, que en español no quiere decir ‘confesor’ como tú has

deducido por tu cuenta, sino juez. Así que si no deseas producir inoportunos equívocos, mejor que no hables del Oidor, un apodo exclusivo para el *Europa*, sino del señor Araoz.

Lógicamente y tras los últimos desencuentros, yo también estaba ansioso por cruzar unas palabras con este señor; sin embargo, mostrábase conmigo esquivo, sin altivez pero como si en tierra se diluyera aquella confianza y camaradería de la extinta Junta del Trinquete. Llegados, además, a este momento, mi espíritu se hallaba sofocado por suceso de la mayor trascendencia dentro de mi modesta existencia, afectándome a mí mismo, a quien fuera mi amigo y confidente el tercer oficial Inocencio Novales y a nuestro criado Ato, Honorato Gutierres, según lo adoptamos cuando nos fue confiada su tutela en la lejana Lima, del virreinato del Perú.

¿Por dónde empezar? ¿Conocen ustedes un delicado pintor francés llamado Jean Baptiste Perroneau? En su obra tiene un cuadro exquisito, que parece pintado con las luces del alma, al que tituló *Retrato de un muchacho con libro*; deberíais verlo. Miradlo ahora y comprenderéis lo que sigue mucho mejor. Procurad contemplarlo con los ojos y la sensibilidad con que debía hacerlo mi maestro durante aquellos momentos de ensimismamiento en el «cuarto del mago» cuando miraba… a Ato. Al ver aquel cuadro por primera vez quedé maravillado ¡cuánto se parecía el dibujo a nuestro criado limeño del *Europa*! Aun con algunas diferencias, Ato tenía el pelo algo más oscuro y los grandes ojos castaños, la similitud era verdaderamente pasmosa. Había, no obstante, algo más en la pintura: por increíble que parezca, el pintor había sido capaz de plasmar, en aquella imagen de un despierto muchacho hojeando un libro, lo que durante tantos meses fui incapaz de ver a bordo del *Europa*, y Ato, además del señor Araoz, me reprocharon. Ciego, sí. Ciego. Había estado ciego hasta tal punto que, al toparme con aquel cuadro muchos años después, una sorprendente lucidez trajo hasta mí, como luz cegadora, lo que con menos años había ignorado igual que si no existiera.

Nadie duda, ni puede dudar, de la honradez de Perroneau cuando dibujó aquella imagen, tomando seguramente como modelo algún mozalbete de la casa e incluso puede que un arrapiezo que pasara por la calle en aquel momento. Debía ser un muchacho, sí; el caso, sin embargo, es que no lo parecía. Tuve que comprender esta fantástica realidad muchos años después, cuando todas las heridas están ya cerradas y las emociones, como velas gastadas, han consumido toda su cera sumiéndose en la oscuridad. Sin embargo aquel día, en los Mariveles, otras emociones estaban en su culmen con la llegada a Manila tras el eterno viaje. Imagínense, pues, cuál sería mi

sorpresa cuando entré en el «cuarto del mago» y encontré al teniente Novales y a Ato… abrazados.

En un primer momento no tuve otra reacción que la propia del estupefacto. Luego, aún confuso, fui capaz de inquirir:

—Pero ¿qué sucede aquí?

Delicada, pero enérgicamente, Ato se deshizo del abrazo mientras en su rostro se pintaba, con el rubor, incomodidad insoportable. Novales, por el contrario, superada la primera embarazosa impresión, adoptó actitud francamente hostil:

—A vos no os interesa —replicó desafiante.

Aquello liberó mi indignación:

—¿No me interesa, señor, que se burle la confianza de mi amo en su propio lugar de trabajo acosando un servidor nuestro? No tengo sino una respuesta para vos: sois un bellaco.

Novales abrió los ojos como si no pudiera creer lo que había oído, pues aquella frase significaba deshonor inaceptable y, por lo tanto, debería ser lavado de un único modo o quedar como cobarde. Nos batiríamos; vi cómo, poco a poco, su rostro, de altivo, comenzaba a reflejar una expresión de maldad: la de aquel que comprende que ha de matar a otro para sobrevivir.

—¡Basta! —dijo Ato y, por primera vez, en su timbre de voz, llegué a sospechar que Ato no existía. Hubo un largo instante de silencio hasta que cada uno de nosotros logró poner en su sitio las emociones y razonamientos, antes desbocados.

—¿Quién sois? —pregunté al fin al que creía mi criado.

—Os dije que estabais ciego —replicó, lamentándose por lo inevitable.

—No tienes ninguna explicación que dar —aseguró tajante Novales, aferrado aún a la hombría como única defensa.

—Tenemos que explicarlo todo —replicó el criado con un coraje desconocido en él hasta el momento—. ¿Es que no lo entiendes?

El joven teniente pareció capaz de recapacitar al fin:

—En ese caso —repuso— habrá que empezar por pedir disculpas.

El criado permaneció ahora en silencio, como si aceptara el curso que tomaba la situación.

—Señor Pirou —dijo al fin Novales, enfrentándome—, aparte del insulto que habéis proferido contra mí y su satisfacción, he de pediros disculpas a vos y a vuestro amo respecto del criado que os proporcioné.

Al fin había comprendido; por mi parte, también, al fin había visto.

—Creo que mi maestro ya lo sabía. Temo que la sorpresa haya sido solo para mí —confesé.

Ella al fin alzó el rostro y me miró con un conato de sonrisa; me sentí ingenuo y engañado.

—Lo sentimos. Lo sentimos mucho —dijo.

—Os ruego que comprendáis que era la única forma de traerla con nosotros —alegó en su defensa Novales. Yo pasé por alto aquella justificación, pues, de pronto, decenas, cientos ¡oh, Dios!, una infinidad de actos que Ato había tenido hacia mí cambiaban por completo de significación.

—¿Cómo os llamáis? —inquirí.

—Honoria. Pero podéis llamarme Nora.

—Muy bien, Nora; necesitaré reflexionar un poco antes de acordar con vos y el teniente cómo vamos a manejar esto.

—Lo comprendemos —dijeron ambos, casi al mismo tiempo.

Aparte de las gestiones a favor de la escuadra, el capitán general de Filipinas, don Rafael de Aguilar, llevaba meses gestando un plan para la defensa y fortificación de Manila; ordenó la puesta en funcionamiento de la fundición local, clausurada años atrás, reclutó tropas —siete mil hombres de milicias locales— y acopió ganado y víveres en previsión de un asedio. Trazó, asimismo, las líneas de lo que había de hacerse con la escuadra en este último caso: las tres fragatas disponibles —*Lucía, Cabeza* y *María*— habían de remontar el río Passig quedando como defensas de la ciudad; el cauce se cerraría luego con cadenas para evitar la intrusión enemiga.

Álava podía haber chocado contra estos rígidos planes de concepto medieval de forma frontal e intolerante; pero, reconociendo la buena voluntad y disposición del gobernador Aguilar, solo discrepó con él de manera epistolar y elegante, cediendo el protagonismo político y administrativo. El mayor desencuentro vino a causa de la escuadra, que don Ignacio reclamó al completo, remitiendo al astillero de Bacoor el navío *Europa* y la fragata *Pilar*. Los dos navíos y cuatro fragatas restantes quedaron fondeados en Cavite, prontos para hacerse a la mar o lo que fuera necesario. El plan, pues, de refugiar navíos de guerra aguas arriba del río para incorporarlos a la defensa pasiva de la plaza pasó así a mejor vida. Luego estuvo el problema de los avituallamientos: para los casi tres mil hombres de la escuadra Aguilar dispuso abundantes cantidades de ganado y arroz, pero sin ninguna otra menestra ni cereales, que no se cultivaban en Filipinas; hubo que hacer plantaciones especiales. Por último, Álava encontró inadecuados los reclutas nativos que se le remitieron. No obstante y a pesar de tales fricciones y

desajustes, Aguilar mantuvo el vital suministro y sostenimiento del astillero para la escuadra y el tránsito del galeón de Acapulco, pudiendo Álava tener los buques en buen estado listos para hacerse a la mar en un plazo razonable de tiempo.

Una tarde, al regresar de hacer recados en los colmados de Santa Cruz, casi topé de manos a boca, en la puerta de nuestra casa, con el señor Araoz, que salía de visitar a mi maestro.

—¿Y bien? —le espeté para tentar su conversación.

—Perdón, joven —repuso él, fingiendo no entender.

—¿Cómo le habéis encontrado? —inquirí refiriéndome al señor De Nemours.

—Mejor —contestó atentamente—, mas supongo que lo sabéis.

—¿Saber qué? —respondí, alarmado.

—Veo que aún no conocéis las respuestas que os reclamaba el loco del *Europa*.

—Tal vez porque los que me rodean carecen siempre de la sinceridad necesaria —dije, con el enojo por el recuerdo de lo que había sucedido con Ato; mas Araoz debió tomarlo como una especie de reproche por deslealtad a la Junta del Trinquete. Puso en su noble semblante rictus de gravedad que atenazó mi ánimo antes de decir:

—Así pues, preferís la verdad a la ingenuidad.

—La prefiero —contesté en abierto desafío.

—Bien. Aquí la tenéis: le enfermedad es irreversible.

Tenía razón mi amo cuando afirmaba la agudeza del que fuera Oidor y comandante de navío: aquella andanada me dejó pálido y mudo como una tumba.

—¿Cuánto? —argüí, finalmente, como el que pide una limosna.

—Nadie lo sabe —replicó Araoz, como queriendo desprenderse de la incómoda situación, añadiendo al final—: Aunque él sí.

Viendo el estado en que me había dejado, hizo ademán de marcharse; mas mi mano le detuvo:

—¿Y lo otro?

—¿Lo otro?

—Lo que me debéis. El reloj.

—¡El reloj! —dijo, amagando una carcajada que, tal vez por respeto, nunca llegó a soltar. Pero, observando detenidamente mi rostro, dijo finalmente:

—Él también lo sabe.

Tras la visita de Araoz, mi amo contemplaba el sereno atardecer con expresión lánguida; las aguas se hallaban con tal paz extendida sobre su lámina que, como dicen hizo Cristo, daban ganas de caminar sobre ellas. La bahía misma era de un tono oscuro igual al del cielo, las nubes y las montañas cuando de ellas la luz, quién sabe por qué misterio, ha evacuado el color. El aire, trabado el viento, colmaba el porche y la más lejana muralla de la Marina de pureza. Ni peces ni pájaros, criaturas sujetas a eterna violencia, amenazaban turbar aquella paz. Tampoco el hombre; solo su espíritu, si vagara buscándola, parecía poder ser admitido en aquel momento y lugar. Procuré asumirlo todo sin que el dolor desganara mi ánimo: Jean De Nemours se moría. Aún muy a pesar mío, hube de reconocerme que lo hacía bien, e incluso deseé para mí mismo un fin tan sereno como el suyo, cuando hubiera de producirse.

Vino entonces a mi mente, inevitablemente, todo lo que había pasado junto a él. Lo que me había enseñado y el hombre que había sacado de mí cuando solo se le confió un muchacho. Le quería como a un padre, un confidente, amigo y colaborador; no era capaz, ni hacerme cargo, de cuánto había de echarle de menos, ni del rumbo que tomaría mi vida sin él cerca de mí. ¿Quién orientaría mis pasos, aclarando las dudas y allanando los obstáculos con los que tropezaba mi entendimiento? Ahora me doy cuenta de que, aferrado en exceso a mi mentor, no era capaz de reconocer que la vida y el deber imponían ya empezar a caminar por mí mismo. Lo cierto era que, sin darme cuenta, desde nuestra escala en Talcahuano —cuando De Nemours, entre ruinas devastadas, había señalado aquel horizonte imposible señalado por La Pérouse, la senda hacia el inaprensible infinito que era en realidad una quimera—, nos habíamos distanciado inevitablemente; él, transcurrido lo mejor de su existencia y obsesionado tal vez por aquella búsqueda imposible e inalcanzable, había remontado el vuelo, mientras su cuerpo físico, tozudo, se obstinaba en permanecer apegado a la tierra. ¿Fue de esta contradicción personal que el hombre se rompiera por dentro degenerando en aquella enfermedad insuperable? Quién puede saberlo.

El caso es que durante nuestra estancia en Perú desapareció de mi vista, buscando, ahora lo sé, alivio en las drogas y homeopatías para los primeros síntomas de su dolencia; aún debía seguir obsesionado con la solución a su fractura interior los primeros días del gran viaje, cuando ignoró mi entusiasmo ante las inmensas perspectivas abiertas ante nosotros. O puede que, enfrentado realmente a lo más íntimo de sus deseos, es decir, al largo viaje a través del más grande océano del mundo, el abismo donde había

desaparecido, como tragado por la inmensidad, el conde de La Pérouse, su ánimo se viera embargado por un vértigo paralizante y sombrío, el miedo de la verdad imponiéndose a la elucubración y la teoría. En tales momentos, nadie puede prever el rumbo de sus emociones; lo único que puedo asegurar es que, expuesto a semejante desafío, su aguda mente solo fue capaz de ofrecerle el descubrimiento minúsculo, casi absurdo y doméstico, de que Ato era en realidad una mujer; encontrándose en el lecho, frente a la playa de mar sereno, mi amo llegó a confesarme la hilaridad que le produjo este hecho. ¿Se reía de él el destino engañándole con semejantes cebos cuando su ambición filosófica y existencial era tan grande? Al fin y al cabo, el caso no era nuevo: en la expedición de Bouganville, Filibert de Commerçon había llevado a su amiga Jeanne Baré disfrazada de hombre. A De Nemours le debió parecer casual; en el fondo, jamás había desfallecido en su búsqueda. Precisamente cuando el señor Álava, encomendándome el trabajo cartográfico para el internamiento de la escuadra en el laberinto del archipiélago filipino, me separó inevitablemente de mi maestro y anteriores obligaciones, este acometió con valor dos volúmenes de filosofía enterrados en el fondo de su arcón que se habían publicado la década anterior (1781-1788) y que para mí (y el común de los seres mortales) resultaban prácticamente incomprensibles; dichos ejemplares, cuya autoría corresponde a un brillante intelectual alemán de Königsberg, eran la *Crítica de la Razón Pura* y *De la Razón Práctica*. Por alguna razón —permítaseme la redundancia—, significaron para mi maestro una notable ocupación, cuya lectura llegó a absorberle casi por completo. Luego, por fin y por último, en aquellos últimos días llegó a comentar:

—A veces pienso, Jacques, que el infinito no es la aparentemente recta línea del horizonte o curva en la realidad que nos conduce al más allá, es decir, el objetivo perseguido por La Pérouse hasta que la terrenal logística, de *loger*, 'alojar', le habrá demostrado la imposibilidad de continuar el viaje. ¿Has visto alguna vez las muñecas rusas? Una y otra muñeca no son sino el paso hacia la siguiente contenida en su interior. La búsqueda del confín último tal vez se trate del proceso contrario, iniciado en la muñeca más recóndita, que sería este mundo en el que nos hallamos. La primera providencia, sin duda alguna, es delimitar los confines, la naturaleza, el perfil, la medida, contornos y forma de la muñeca, es decir, la figura física que nos contiene; lo que han hecho este y otros muchos viajes recientes. El paso siguiente, el que más nos intriga, es descubrir cómo alcanzar y definir la muñeca, mucho mayor, que contiene a la anterior.

—Pero, maestro —alegué—, es triste pensar que tan magno descubrimiento solo nos conducirá a la definición y exploración agotadora de otra muñeca a la que, al fin y al cabo, contiene otra superior, ignota e inexplorada.

—Exacto, Jacques —reconoció, con repentino entusiasmo—, tu afirmación significa el escéptico enfoque de la mente que mira con los ojos, pero, dime ¿cuántas perspectivas abrirá semejante descubrimiento? Para ello, solo podemos dejarnos guiar por los seguros caminos del entendimiento, huyendo de religiones y especulaciones. Ahí es donde yo he llegado con mis conclusiones.

Quedé francamente intrigado; mi maestro parecía haber caminado más lejos que ningún otro explorador y sus descubrimientos, como los de Magallanes, Cook, Mendaña o La Pérouse, serían tal vez sensacionales. Así que procuré callar y prestar oídos mientras el sol, también estupefacto, parecía aguardar para ocultarse por detrás de los remotos Mariveles.

—El camino más cierto para el conocimiento es la ciencia, Jacques; y el instrumento más convincente de la ciencia es la lógica, que no aclara concepto alguno sobre lo que nos rodea, el yo o la existencia de Dios. Veamos dónde podemos llegar por este camino: igual que el mundo, el orbe que exploramos, nos contiene a nosotros, dime: a nuestras vidas ¿qué las contiene?

—Pues… nuestra persona, supongo. Lo que somos —respondí no muy convencido.

—Pero ¿qué somos, Jacques?

Inspiré profundamente:

—Poca cosa. Carne y sangre. Agua, músculos y vísceras.

—No, Jacques —repuso, decepcionado. Tosió como si se dispusiera a hacer un gran esfuerzo.

—¿No?

—Dime ¿cuál es tu existencia?

—No sé, maestro.

—Tu existencia se inició el día en que fuiste engendrado, cuando naciste o en el momento de ser consciente del uso de razón. Igual da. Y terminará, inevitablemente, el día de tu muerte. No existe nada más a lo que podamos llegar a través de la lógica.

—Es cierto, maestro —reconocí, asombrado. Pero De Nemours no pareció sentirse halagado por ello; más bien todo lo contrario.

—Entonces ¿qué somos? —preguntó con ansiedad.

—No sé contestaros, maestro, disculpad.

Tomó aire de nuevo y afirmó al fin:

—Somos tiempo. Tiempo, Jacques. Del día que naciste al que terminaste. No hay otra posibilidad. Esa es la muñeca mayor que contiene este mundo y la mejor prueba de este continente es que el tiempo, el reloj, ha sido la llave para recorrer y delinear con absoluta precisión el lugar en el que nos hallamos. Somos tiempo, Jacques: el tiempo condiciona absolutamente nuestra existencia y hasta nuestro último acto, la duración de los imperios, el poder de los monarcas, la belleza de las mujeres y el devenir de nuestras vidas; vivimos diariamente esclavizados por él, pues sabemos que cada día vivos es uno menos de vida y el único medio de no angustiarnos es ignorarlo como hace la avestruz cuando, en presencia de peligro, esconde la cabeza bajo el ala. ¿Comprendes?

—No somos más que tiempo… —me repetí, tratando de comprender.

—Tanto que un pequeño reloj puede contenernos a todos si es capaz de detenerlo; pero tan solo lo mide. Es testigo insobornable del proceso, ciencia y lógica poniendo ante nuestros ojos la única e imperativa realidad: nada somos, nada tenemos, si el tictac no suena anunciando el volumen y el espacio de nuestra muñeca. Pero ¿cómo explorarla?

Imaginarán ustedes que, llegados a este punto, un servidor seguía perplejo y sin capacidad para responder cosa alguna. De Nemours lo hizo por mí:

—¿No hay forma de escapar del tiempo, querido Jacques? Tal vez no. Pero el tiempo es vida y esto nos permite hallar la única posible salida, si es que existe alguna.

Sentí inevitable terror, vértigo y pánico ante las evidentes implicaciones de todo lo que estaba escuchando. Mi maestro había llegado tan lejos, ascendiendo a tal altura, que solo contemplarle producía efecto mareante y pavoroso. Pero allí estaba, con valor, ante el vacío, tras una emérita ascensión solitaria con el único impulso de su propia mente.

—¡Ah, Jacques! —dijo al fin, suspirando fatigado—. Solo espero, en el tránsito, poder retener el yo, un fragmento de la mente con la que proseguir la exploración.

—¡Maestro! —exclamé, con el ánimo lleno de congoja. Hoy comprendo que, tal vez, a la ciencia y lógica enciclopedista debió haber añadido un hálito de su espíritu. Pero ¿cómo demostrárselo para convencerlo?

—No estés triste —me consoló de inmediato—. No te apenes ni te lamentes jamás; yo estoy entusiasmado con la nueva fase de mi exploración,

igual que tú cuando la escuadra inició desde El Callao la travesía del Pacífico. ¿Recuerdas?

Claro que lo recordaba; pero, ante la inconmensurable sabiduría del señor De Nemours, el libro de Pigafetta parecía solo un panfletillo de cuentos. Aún no era capaz de ver y así se lo confesé a mi amo moribundo, otra cosa que la exploración de Magallanes, Elcano, el señor de Bouganville, James Cook o don Alejandro Malaspina.

—No te preocupes, Jacques —me alentaba mi amo—. Todo llegará y cada cosa a su tiempo. Mi humilde testamento para ti no puede ser otro que lo mejor y más profundo de mis ideas. A ellas me consagro, si es posible, más allá de la dolorosa frontera que me dispongo a cruzar. Cada cual tiene la suya y, en el fondo, he de reconocértelo, de entre tus personajes, tú tenías razón. Elcano tuvo gran mérito, y es posible que aún mayor que el de Magallanes, pues frente a los cien días de este cruzando el Pacífico, Elcano empleó doscientos para recorrer catorce mil millas náuticas de regreso. Pero, lo más importante, con espíritu y consignas completamente diferentes.

Volvió a inspirar antes de proseguir. Caía la noche y pronto habría que llevarlo bajo techo para que no se enfriara.

—Fue, en el fondo —concluyó—, como el Antiguo y el Nuevo Testamento bíblicos. Magallanes interpretó el primero, la ruptura con la alianza, el establecimiento despótico del terror como consigna y el alumbramiento divino para el gran triunfo final. El portugués llegó a su meta tan crecido que creyó poder humillar a cuanto monarca y reyezuelo encontraba en su camino. Elcano representó lo nuevo: la promesa de un regreso y la capacidad para llevarlo a cabo. El acuerdo y buen entendimiento con los soberanos de Borneo y Tidor, y el pragmatismo para llenar las bodegas y emprender el regreso sin más absurdas pretensiones. En el fondo, Jacques, puede que todos tengamos ambos períodos: yo padecí mi antiguo testamento hasta el cabo de Hornos; allí recibí lección de humildad y empezó nuevo camino que acabará pronto en este mundo.

—No repitáis esas palabras —le imploré.

—¿Por qué no? —replicó—. Es la realidad y es también irrevocable. Pero no tengas cuidado. Antes he de dejar algún asunto arreglado; en concreto, uno que se refiere a ti.

—Maestro, me sorprendéis. ¿De qué se trata?

—Creo que el señor Novales ha promovido un pleito en contra tuya a causa del desenmascaramiento de Ato.

—Pero ¿cómo lo sabéis?

Sonrió cansinamente.

—Ella me lo ha dicho.

—Pero, maestro, una vez todo aclarado los ánimos se tranquilizaron y todo quedó en nada. Afortunadamente; no me gustaría enfrentarme a quien aprecio.

—A mí tampoco que lo hicieras; pero existe el peligro de un agravamiento inminente.

—¿A qué os referís?

—Querido Jacques ¿no te has dado cuenta?

—¿De qué?

—Ella te ama.

12
EL FIN DE UN VETERANO

Fue tan atroz como la peor pesadilla; el mar de la China, de alguna parte, sacó todas sus artes criminales y dejó la escuadra reducida a escombros. Lo que en el Caribe es huracán aquí recibe el curioso nombre de *Tai Fung*, Tifón, el viento fuerte. Llamar solo viento fuerte a lo que se nos vino encima, aniquilándonos, aquella primavera del 97, puede ser demasiado escueto; en cualquier caso, cierto, pero escasamente descriptivo. Si un huracán es el dios de las tempestades abatiéndose sobre ti, el tifón posee el mismo rango de potencia aderezado con cierta maldad; el ruido ocupa toda la capacidad perceptible y la mar, convertida en sórdido graderío de desguace, se dedica a desmontar lentamente bajo tus plantas, como un sádico, el navío que se retuerce de dolor. No mereció trato semejante el *San Pedro*; tampoco el *Montañés*. Pero si las tablas de este último aguantaron prietas por el reciente ensamblaje, las del viejo *Apóstol* debieron hacerlo por simple invocación, la oración o de verdadero milagro. Como valientes mártires, ambos afrontaron la tortura con la vista al frente y un gesto de resignación ante lo inevitable.

Tras haber superado el cabo de Hornos y el temporal del cabo Espíritu Santo frente a Samar, creíamos saber lo que era el mal tiempo; no teníamos ni idea. Fue la primera vez que vi la muerte y la pérdida completa marcadas en el desencajado rostro del jefe de escuadra. También la última, lo reconozco. Pero recuerdo aún su expresión desamparada y el instintivo reflejo, encogiendo los hombros, cuando uno de los enormes árboles del *San Pedro*, tronzado por el temporal a ras de fogonadura, se desplomaba. Cayeron los cuatro como cayeron todos los demás de la escuadra; no hubo un solo mástil que pudiera proclamarse superviviente de aquel tifón, al menos, de nuestros buques. Tras amputarnos con crueldad infinita de todas las extremidades, maligno comensal que pela antes de catar la moya principal de su víctima, el meteoro feroz se dispuso a emprenderla con los vasos; dentro, último refugio, de aquel veterano casco de la Real Armada, estábamos nosotros. Esta vez,

caso excepcional, no hubo tres categorías entre los tripulantes: los autoritarios, los ausentes y los pusilánimes aterrorizados. El tifón los redujo a todos, del jefe de escuadra Álava y el comandante don Ángel González al último grumete a una masa de humanos alienados y enfervorecidos; hijos de Dios, en suma, machacada la carne por mamparos, baos, cuadernas y cañones hasta convertirla en pulpa, hecha trizas la moral y el espíritu por la absoluta desesperación ante la completa superioridad de un enemigo contra el que no se puede luchar. Aquella noche de pánico e intenso dolor y sufrimiento del 25 de abril de 1797 en el mar de la China Meridional, en latitud (altura) aproximada del cabo de Bolinao de Luzón, la veterana pero inquebrantable tripulación del *San Pedro* luchó por su vida, perdiendo dos hombres en terribles accidentes y sufriendo heridas más o menos graves medio centenar. Pero, como el propio Álava reconocería posteriormente, a punto estuvo de perderse por completo.

Durante toda la entrada del año el jefe de escuadra había luchado contra mil y un inconvenientes para tener la escuadra lista y poder hacerse a la mar. Habiendo renunciado definitivamente al *Europa* y la *Pilar* pensó poder lograrlo en poco tiempo, mas aparecieron nuevas dificultades: a la inadecuada alimentación de las dotaciones siguió la dificultosa aguada, que había que traer desde una distancia inabordable, con gran esfuerzo del tren de botes, remeros y tonelería. Para subsanarlo fue preciso construir un aljibe con noria no lejos de San Antonio. Peor complicación fue la influencia del trópico en dotaciones habituadas a otras latitudes: apareció la disentería causando numerosas bajas y hubo que habilitar el mayor de los barracones como hospital atendido por frailes y hermanas carmelitas procedentes de Manila. A mediados de marzo se anunció desde la muralla el avistamiento del aparejo y velamen de un buque penetrando en la bahía, que resultó ser el bergantín *Activo* trayendo la definitiva confirmación de la declaración de guerra contra la Gran Bretaña. Se aceleraron, pues, los preparativos, pues no solo había que defender la ciudad de un posible asalto y garantizar la seguridad en la bahía, sino también proteger las líneas del tráfico de la nao de Acapulco tan venturosamente atacada por lord Anson en otros tiempos. El último obstáculo, casi previsible, fue la elaboración del plan para toda la escuadra; por fin, el 20 de abril, quedaron listos para zarpar en la barra de Manila los navíos *San Pedro Apóstol* y *Montañés*, con las fragatas *Cabeza*, *Lucía* y *Fama*. Se remitió, además, la fragata *Santa María* a Acapulco para recabar socorros y pertrechos; este desgraciado barco no volvería a ser visto jamás.

El resto zarpamos a medio día con buen viento para el cruce de la bahía en demanda de la mar libre, donde se esperaba la llegada, procedente de México, del buque del comercio *San Andrés* sobre el cabo Bojeador del norte de Luzón, al que deberíamos escoltar. La semana anterior el jefe de escuadra —acompañado de dos oficiales del *San Pedro*— había girado visita al señor De Nemours, exponiendo en pocas palabras que deseaba disponer del barómetro Dolland instalado a bordo del *Europa*. Mi maestro no solo facilitó rápidas y exactas instrucciones para su desmontaje del «cuarto del mago» sino que, viendo mi aturdimiento y desorientación respecto a las últimas revelaciones en torno a nuestro criado, sugirió que embarcara en el *San Pedro Apóstol* como técnico cualificado en dicho aparato; debió creer que un agradable viaje despejaría mis ideas, sin sospechar que me enviaba sin posibilidad de réplica a una de las experiencias más traumáticas y aterradoras que un viajero por mar pueda encontrar. Álava aceptó gustoso el ofrecimiento, y el barómetro quedó montado en la cámara principal del comandante del *San Pedro*, alojándoseme en un pequeño cuchitril en compañía de un joven guardiamarina peruano de nombre Fresneda. No podía decirse que gozara de grandes comodidades, pero mi compañero de camarote era educado y gentil, así que aprecié la mejora respecto al sollado de criados y sirvientes donde habitaba en el *Europa*. A diferencia de lo que sucedía en este último buque, en el *San Pedro* veía a Álava todos los días, escuchaba sus órdenes y era testigo de sus momentos de dicha y zozobra; privilegio que anteriormente no me habría atrevido ni a soñar.

Con viento favorable del noreste, la escuadra cruzó velozmente la bahía, logrando quedar libre del centinela de Corregidor y en presencia del abra antes de que anocheciera. Álava ordenó entonces tomar resguardo suficiente de la costa y establecer rumbo norte al encuentro del *San Andrés*. Llevábamos a bordo un práctico filipino de nombre Ascanio que daba grandes seguridades al jefe de escuadra de todo cuanto recomendaba; pero el capitán González no lo miraba con buenos ojos. A diferencia del envarado y práctico comandante García del Postigo del *Europa*, siempre atento para secundar al señor Álava en cuanto se le ofreciera, don Ángel era un enjuto y bregado lobo de mar de cabeza casi completamente desprovista de pelo, que acataba otras órdenes y pareceres con el mismo gesto escéptico con el que un padre escucha los juicios ligeros y errados de un hijo, mostrando su disconformidad con silenciosos meneos de las sienes. En el *San Pedro* no era esta actitud excepcional, pues todos, de los oficiales a los maestres y de los carpinteros a los guardianes —ya lo dije—, parecían conocer tan bien su trabajo que se

mostraban hostiles y refractarios a cualquiera que pretendiese heterodoxia o modificación; y ahí el señor Ascanio, con sus derroteros garrapateados, y el jefe de escuadra, con el barómetro Dolland, debían incurrir en su total desaprobación, aunque mucho se guardaran de manifestarlo en público.

No obstante, a pesar de sus recelos y desconfianzas, dudo mucho que la dotación del *San Pedro*, los oficiales o el comandante pudieran llegar a sospechar a lo que habría de enfrentarse el buque y que representaría, a la postre, la puntilla que lo dejaría sentenciado a la vuelta del siglo a pesar de loables e incansables esfuerzos para mantenerlo en servicio. Hasta en el punto de la predicción hubo desacuerdo, pues mientras con los tiempos variables y horizontes tomados el barómetro Dolland certificó prudencia con un descenso notable, el práctico filipino aseguraba que la estación era buena y no teníamos de qué preocuparnos. Poco a poco, remontando una potente mar de leva procedente del norte, fuimos ganando latitud por la costa occidental de Luzón durante las dos singladuras siguientes; el día 24 entraron grandes olas del sur que formaron una confusa mar cruzada. A pesar del obstinado vaticinio del señor Ascanio, Álava ordenó arriar los masteleros y trincar la artillería para que no pudiera moverse por muy bruscos que fueran los balances, igual que se hizo en las Malvinas para afrontar el cabo de Hornos; el veredicto del barómetro, en plena zambullida escalofriante, era inconfundible y el jefe de escuadra, en base a la experiencia, prefirió darse por su partido. No erró Álava tomando precauciones, pero el monstruo que se nos echaba encima desbordaría cualquier previsión, aunque si de algo pudo vanagloriarse el jefe de escuadra fue de que, habiéndonos atrapado desprevenidos, la mitad o más de la escuadra se habría perdido.

Al atardecer hasta el práctico filipino, por la expresión de su rostro, se había dado cuenta de la gravedad de la situación. Llovía con fuerza; el viento, adquiriendo cada vez mayor potencia, obligó a dejar los buques capeando solo con mesana y trinquete, forzándolos las enormes y desordenadas olas a dar violentos balances y cabezadas. A pesar de las órdenes estrictas de los contramaestres de permanecer sentados o echados sobre el plan, preferentemente hombro con hombro, los marineros que se desplazaban por las cubiertas de batería o el sollado salían disparados por el aire sin que nada los detuviera; si tenían suerte, caían en blando o sobre sus colegas. En otro caso, un bao, mamparo o cañón detenían su pirueta; la enfermería empezó a llenarse de estos imprudentes descalabrados. Álava puso gesto torvo y sombrío cuando el segundo vino a la cámara de popa a informar de que, mientras se instalaban los lienzos y trincas sobre el pozo del combés,

amollando los apoyos de la chalupa, el bote y el chinchorro, un brusco balance sorprendió a los marineros, aplastando las lanchas a uno de ellos. Resultó un funesto presagio. A partir de entonces, el capitán González, dándose cuenta de que en la cámara de popa nos movíamos con dificultad, ordenó volcar los sofás y canapés, haciéndolos firmes al plan y acuñándolos con grandes sacos llenos de ropa y cojines. Recuerdo al señor Álava atrincherado en uno de estos blandos baluartes, envuelto en su capote alquitranado, mientras se disponía a salir a cubierta otra vez. Don Ángel dispuso para el jefe de escuadra y él mismo que los acompañaran jóvenes auxiliares y guardiamarinas para servirles de apoyo, correspondiéndome a mí el señor Álava junto con un guardiamarina de Cádiz al que llamaban Benedicto.

Antes de la medianoche estábamos todos en cubierta, calados hasta los huesos, observando aterrorizados auténticos arroyos de agua corriendo por las cubiertas que, embozados los imbornales, llegaban a alcanzar las troneras con los balances para caer al mar. Este no era otra cosa que un marasmo blancuzco de agua pulverizada del que, de vez en cuando, se alzaba la cresta siniestra y viva de una ola, recordándonos, feroz, que estaba ahí, esperando para tragarnos a la mínima debilidad del *San Pedro*. Solo veíamos, algo más allá, a barlovento, las luces de otro zarandeado buque de escuadra que no podíamos identificar. Álava y González discutían si continuar a la capa, a todas luces excesiva por el incremento del viento, o quedar a palo seco con gran peligro para la arboladura, cuando (como sucede a menudo en estos casos) el incipiente tifón tomó por sí mismo la iniciativa desfondando la mesana y dejándola reducida a jirones; entonces González ordenó cargar la trinquete, que había roto las amuras. Pero, al quedar casi en calzones, don Ignacio observó que la lona no flameaba y, para no dejar el navío a palo seco y a merced de las olas, sugirió afianzar de nuevo así las amuras y brazas, lo que don Ángel aceptó.

El terror llegaba justo a la medianoche, durando casi hasta las siete de la madrugada. Estábamos en la cámara acodados contra los sacos y cojines; Álava tenía un gesto grave pues acababa de reprender a un oficial que, por falta de sujeción, había salido despedido contra el barómetro Dolland, estando a punto de romperlo. Hubo entonces un leve sonido, como un chirrido, seguido de estremecedores chasquidos de rotura por la parte de proa.

—El bauprés —dijo Álava, incorporándose como impulsado por un resorte.

Era, en efecto, el bauprés y el botalón, que, con moco y barbiquejos, habían faltado por fuera de las trincas, muy posiblemente a causa de la frecuente inmersión en la mar por las arfadas y cabezadas del buque. Los foques cargados y la cebadera suelen hacer presa en las inmersiones, ofreciendo el conjunto tal resistencia al agua al emerger que termina por tronzarse. El problema de perder el bauprés no es el de cosa principal —puede sustituirse fácilmente— sino porque este palo horizontal constituye la primera línea de defensa; si se pierde, tras él, el trinquete (primero de los verticales) queda en vanguardia, desguarnecido de todos los estayes que el bauprés le quitó al romperse; en otras palabras, en precario.

Aguantó solo media hora; supongo, además, que la vela de trinquete aún portando no hizo ningún bien por este palo. Don Ángel, queriendo aliviarlo de este esfuerzo, mandó gavieros a las cofas —eran los homólogos de la brigada de Rocha en el *Europa*— con la mala fortuna de que la rotura, crujido estremecedor que pareció del espinazo del *San Pedro Apóstol*, cogió a varios arriba y uno de ellos cayó al mar, perdiéndose para siempre. El perverso tifón había reclamado su segunda víctima y Álava, con el mismo rostro de un general que ve cómo van siendo demolidas sus murallas, contempló, mojado y estremecido, el palo mayor y el mesana, únicos baluartes aún en pie. Entonces, como si lo hubiera percibido y con garra invisible, el tifón tronzó de nuestra proximidad, casi al alcance de la mano, el palo de mesana, lanzándolo con toda su jarcia por sobre la baranda de sotavento del alcázar. Tuvimos que apartarnos con el jefe de escuadra y el capitán del derrumbe, que a punto estuvo de atraparnos. Maldijo don Ángel González, sorprendido por la catástrofe, pero Álava guardó silencio, sin atreverse a mirarlo: era el palo mayor. Fue en aquel momento, último crujido devastador y maligno, cuando sentí cómo los hombros del gran hombre se encogían, conteniéndose la respiración; y mientras el árbol mayor del *San Pedro*, el último, caía víctima del mortal enemigo segado a ras de fogonadura, creí escuchar de sus labios:

—Ten piedad, Señor. Señor, ten piedad.

Lo que, se lo aseguro, en aquellas tremendas circunstancias resultó conmovedor, porque empezábamos a ver todos que, en aquel infierno acuático y con el buque desmantelándose, estábamos perdidos. Rehaciéndose a la par de la terrible conmoción, Álava y González exhortaron a los oficiales para que, disponiendo de la gente útil aún, se cortara y picara la jarcia de toda aquella balumba de palos rotos, velas, cables, jarcias y cabos de cáñamo en maraña infernal, pues, con los balances, golpeaban despiadadamente contra el

casco y la aparadura, haciendo temer que provocara una vía de agua o rompieran el timón.

Entretanto, habían dado las dos de la madrugada y el tifón, implacable, alcanzaba el clímax con una fuerza que el propio jefe de escuadra reconoció no haber visto jamás. Don Ángel calló pero negó con las sienes, lo que entendimos suficiente, y el piloto Ascanio, con franca preferencia por la cámara, informó algo avergonzado de que a aquel viento salvaje lo llamaban *Baguido* y solía ser de corta duración. Aun aboyados y sin posibilidad de propulsión alguna, reducidos a la integridad del casco del buque, la preocupación era ahora el estado de la caña del timón, que se sospechaba roto o en trance de romperse. Mas las condiciones eran tan salvajes y abrumadoras que no había forma de comprobarlo, aun cuando los síntomas fueran francamente desalentadores. Asomarse al exterior era imposible, pues la lluvia, convertida por el viento en granizada horizontal, acribillaba a aquel que lo intentara. Luchaban por sobrevivir, en aquel momento, casi medio millar de hombres a bordo del *San Pedro Apóstol*, pero apenas llegaban los maestres a reunir más de quince o veinte para cada tarea y las había muy pesadas y penosas. La que vino a continuación no podía serlo más; fue la clásica: el agua, de lluvia y de mar, se abría paso al interior de la cala, amenazando con hundir el navío que, en momentos críticos de la noche, llegó a medir más de tres metros (diez pies) sobre palmejares, entrando cuarenta pulgadas de agua (un metro) cada hora. Aquella carena líquida era un peligro letal e inminente, varios cientos de toneladas campando a sus anchas dentro del buque que podían echarlo a pique; el *San Pedro* contaba con cuatro bombas, dos de ellas de tronco, pero no podían con ella. Dada la gravedad del asunto, Álava y González decidieron descender a la sentina por la parte de popa donde la inundación era más grave, síntoma más que probable de la rotura y pérdida del timón.

Nunca pensé que en el interior del buque, bajo donde nosotros descansábamos y el alcázar, pudiera haber locales tan grandes. Eran los yugos de popa, con forma de i griega de la que apenas se podía ver el «palo», convertido en una enorme piscina de agua sucia a duras penas iluminada con candiles. Entre agua, gritos y los más variados objetos flotantes, chapoteaban en el indeseado estanque varios hombres, los buzos. Cuál no sería mi sorpresa cuando vi surgir, de entre ellos ¡la empapada y peluda cabeza del señor Munificio, escupiendo y vomitando estremecedoras maldiciones! Pero, viéndome en tan distinguida compañía, suavizó el hosco gesto de su

mugriento rostro, compuso ridículamente sus harapos y se acercó trastabillando tímido:

—Sus excelencias —saludó en exceso genuflexo a Álava y el capitán González—, díganme en qué puedo servirles.

—¿Hay daño en la aparadura o las aletas? —inquirió Álava, ajeno a todo protocolo.

—Si lo hay estos ojos y estas manos —replicó Antón Munificio, mostrándolas— no lo han encontrado.

El jefe de escuadra miró al capitán como preguntando «¿Es de fiar?» y González asintió silencioso con la cabeza.

—Entonces hay que pensar que entra por los taladros arrancados de las hembras del timón.

—Así es, excelencia; pero hasta que estos ilustres cofrades no bajen el nivel de agua no podemos llegar con espiches hasta ellos.

—Sea, pues —admitió el jefe de escuadra—, concentrémonos en el achique. Señor capitán, en cuanto ceda la lluvia abriremos escotillones de la batería y cuarteles para achicar también con baldes; hay que despertar a la tripulación para que se incorpore al trabajo: necesitamos brazos.

—Así se hará —dijo González, tajante.

Emprendían el regreso a la cámara ambos mandos, cuando Munificio me detuvo con su mano sarmentosa:

—¿Qué creíais, monseñor? ¿Que ibais a guardaros esta fiesta para vos solo?

—Más nos vale, querido amigo —repliqué—, que no sea fiesta de guardar.

Munificio rio enseñando los dientes negros.

—Me alegro de veros a bordo —le dije, sinceramente.

Él sonrió y me despidió como habitualmente:

—¡Sálveos Dios!

Seguí a continuación los pasos de Álava y González ascendiendo trabajosamente al alcázar por escalas oscuras y mojadas. Al llegar a la cámara baja de oficiales, entramos para verificar la instalación de la caña de fortuna, una barra de hierro fija al azafrán de la pala que se movería con guardines (cuadernales) afianzados a la misma cuaderna, en los costados. Encontramos al capellán rezando el rosario humildemente con los oficiales que lo deseaban; Álava respetó la oración, pero ordenó a González que todo el personal en disposición de trabajar se incorporase a las muchas obras del *San Pedro* y dejara los rezos para más tarde.

Fueron horas de angustia y zozobra, hercúleos y aparentemente estériles trabajos, cansancio crónico hasta el agotamiento y confusión. El viejo navío, sin dejarse llevar por el pánico, se enfrentaba sereno al hecho cierto de ser destruido. Con la gente útil incorporada finalmente a las bombas, los maestres concentrados en la faena de achique y la desesperanza guardada tras el laconismo del que está dispuesto a hacer cuanto esté en su mano y además es posible, continuó la sorda lucha contra el agua, poco heroica, farragosa como el barro y agotadora hasta la exasperación, pues, cuando crees haber terminado con tus fuerzas, el agua te recupera lo que pensabas haberle ganado. Pero así es la guerra contra el enemigo líquido: lenta, paciente y desalentadora.

A las seis y media de la madrugada, con el amanecer, cedió la lluvia; de un discreto codazo, don Ignacio despertó a González que, cediendo a las fuerzas de la edad, dormitaba exhausto entre varios sacos, para que se abrieran cuarteles y se incrementara la fuerza de achique a base de baldeo. Por fin, con gran alivio de todos y a plena luz del día, el viento, aquella fuerza furibunda y desatada, amainó quedando solo ¡solo! en temporal, que a las diez era simplemente frescachón. Todo indicaba que el *San Pedro*, aún machacado, sobreviviría y esta certeza elevó la moral de la tripulación hasta el punto de que los baldes corrieron de mano en mano más ligeros, y las bombas parecían extraer con nuevos bríos un notable caudal de la cala.

—Salgamos a cubierta, muchacho —dijo Álava, animoso.

Al pasar junto al mamparo del barómetro quiso ver sus indicaciones, pero su decepción fue inmensa: el aparato estaba destrozado, irrecuperable. Tal vez el oficial al que se reprendió produjo mayor daño sin que lo advirtiéramos, u otro golpe desconocido, cuando estábamos en las sentinas, había acabado con él. Lo examiné atentamente, pero no había nada que hacer: el Dolland había muerto, sumándose a las pérdidas causadas por el maligno tifón. Cuando salimos al exterior no encontramos ya nada de este último, aunque sí su rastro de destrucción. La mar, de un color verde sucio, aún era gruesa mas no peligrosa si no se trataba de afrontarla o ganar barlovento; el pobre *San Pedro* estaba lejos de estas pretensiones. Convertido en un enorme pontón, con las cubiertas llenas de perchas y restos de arboladuras que se pudieron salvar, dejaba que las olas, mansamente, le llevaran allá donde quisieran. Para nueva decepción del jefe de escuadra, no se veía ningún buque por los alrededores; por primera vez durante el tifón, encontré a Álava muy preocupado por lo que hubiera podido pasar con el *Montañés* y las fragatas. Probablemente pensó que alguno se habría perdido, lo que, por desgracia, tenía muchos visos de ser

cierto. Encontramos solo una brigada trabajando, la de un guardián de segunda llamado Montilio que se había distinguido librando el buque de los aparejos rotos y, después, en el trabajo de achique. Álava murmuró satisfecho:

—Este sí que es un marino de verdad.

Elogio que entendí notable por venir de quien no solía prodigarse con ellos. Estuvimos un buen rato sobre cubierta y, al fin, sobre las diez, don Ángel y algunos de sus oficiales y maestres comparecieron en el alcázar. La mar y el viento cedían ostensiblemente y las bombas eran capaces de mantener a raya el agua en la cala. Había que rehabilitar la diezmada dotación y organizar el trabajo; González ordenó prender los fogones y hacer un buen puchero. Tras la colación, los hombres se dividirían entre el achique y reparación del casco y —como ya se podía trabajar sobre la cubierta— la instalación de una cabria para arbolar bandolas o aparejos de fortuna, además de reparar el timón. A lo largo de la jornada se trató de reponer este último con un aparejo de fortuna del tipo ancla flotante, una gran verga largada por la borda cuya posición se modificaba mediante cabos y ligaduras al alcázar de popa; pero el *San Pedro*, aparentemente inconsciente por la paliza recibida, permanecía exangüe proa al oeste, es decir, hacia Siam y la China, sin hacer el menor caso del inútil paliativo. Se adelantó, no obstante, en otros aspectos: la bandola de proa, sustituyendo al palo trinquete, quedaría pronto arbolada, y el agua en la bodega pronto permitiría a los buzos tapar los barrenos dejados por los pernos que la pala arrancó.

Llegando la oscuridad, Álava me liberó al fin de su escolta, mandándome a descansar con un manotazo en la espalda a modo de despedida. Habían sido duras e inolvidables las dramáticas horas pasadas a su lado. No volvería a su proximidad las largas jornadas que quedaban aún de este comprometido episodio, pues, cuando quedó claro que iba a salvar el buque, se vio rodeado de unos y otros, subalternos, aduladores y simples golillas que se daban de codazos al ver que no perdería —por el momento— su poder. ¿Dónde estaban todos estos advenedizos en los peores momentos del tifón, cuando Álava, para no caerse de bruces, tenía que auxiliarse de un guardiamarina y un pobre muchacho francés? ¿Quién quiso, salvo el pundonoroso capitán González, compartir con él la suerte que la voluntad del viento y la mar quisieran proveer? Pocos y eso que, estando a bordo, en cualquier caso la compartirían forzosamente. También, a partir de entonces, se me negó acceso a la cámara, pues al quedar el barómetro Dolland desahuciado mi presencia ya no era necesaria. Así pues, vagué por el sollado como un sonámbulo,

acomodándome en el primer rincón piojoso que encontré, como había hecho tantas veces en el *Europa*.

Dormí mucho; un sueño profundo y reparador en el que marché muy lejos, incorporando los insultos y patadas que sentía de vez en cuando a las vicisitudes oníricas. Me despertaron unos estentóreos y esperanzados gritos: ¡Buque a la vista! Espoleado por la curiosidad, marché al pozo del combés para salir a cubierta y, en efecto, allí estaba: un gran buque del comercio de Filipinas, el cual no se atrevía a acercarse por no conocer nuestra nacionalidad; aún pesaba sobre los comandantes de la Nao de Acapulco lo sucedido medio siglo antes, la fatal confusión de la *Covadonga* con el *Centurión* de lord Anson embocando San Bernardino. El cañonazo de aviso y la bandera izada en la bandola proel convencieron por fin al comandante Ayesa, que decidió aproximar su buque a la voz. El veterano navío, de nombre *San Andrés*, no era otro que el que habíamos salido a proteger, viéndose ahora obligado a prestarnos ayuda. Comparándolo con muchos otros buques que he visto después, no puedo menos que maravillarme de aquellos viejos y coriáceos buques transpacíficos españoles; en todas las marinas del mundo los barcos mercantes tienen menos escantillón, están peor mantenidos y, por lo tanto, son menos resistentes que los buques de la Armada. El *San Andrés* llegaba solo desarbolado del palo de mesana, habiendo perdido los masteleros; en otras palabras, había aguantado mejor el tifón que cualquier buque de nuestra escuadra. Aquella nao, robusta y marinera, parecía en sus viejas líneas y macizos costados digna sucesora de la primera capaz de lograr el Tornaviaje en 1564 de Manila a Acapulco pilotada por frey Andrés de Urdaneta (criado y paje de Juan Sebastián Elcano lo mismo que yo lo era de *monsieur* De Nemours), el galeón *San Pedro*, curiosamente homónimo de nuestro buque y otros tres contemporáneos de la Real Armada, que en esto también vuelve a ser peculiar y particular la española: el cien cañones *Rayo*, alias *San Pedro*, construido en 1749 en La Habana lo mismo que el *San Pedro de Alcántara*, cuyo accidente y lamentable pérdida en Peniche escuché de boca del teniente Novales, y el segundo *San Pedro de Alcántara*, construido en 1788 en Cartagena para sustituirlo. De hecho el *San Andrés*, en sí mismo, no reflejaba otra cosa que la absoluta incomprensión y desconocimiento de unos buques que pasarían a la historia como de fácil captura por el único ejemplar que logró apresar en su día el engolado inglés; el tránsito diario y exitoso, durante siglos, de personas, riquezas, mercancías y culturas no cuenta.

Disculparán, llegados a este punto, si sus señorías me encuentran demasiado dispuesto hacia unos barcos y marinos con los que acababa de compartir penas, alegrías y avatares a lo largo de media vuelta al mundo, pues lo lógico habría sido seguir prefiriendo a los que eran míos, es decir, los franceses; el destino me tenía previsto este contraste a no mucho tardar, cuando me codeé de nuevo con mis paisanos, de la forma que se cuenta en el capítulo siguiente. Luego he navegado mucho en nuestras naves, y aunque vi muchas cosas en ellas en las que eran superiores a las hispanas, también a estas hay que reconocerles destacar en otros aspectos, como la navegación de altura y el transporte de tesoros a larga distancia, que llevaron a cabo con éxito durante siglos y solo empezó a malograrse cuando en ocasiones como la de Vigo en 1702 tratamos de reforzarles o ayudarles. En otras cuestiones, como la naturaleza del *San Andrés* eran incomparables, pues no había buque alguno en ninguna otra marina del mundo construido expresamente para atravesar el océano más extenso que existe.

Esto es lo que era el *San Andrés* que teníamos ante nosotros: una *rara avis* de la navegación servido por marinos incomparables que, en aquel momento, se disponían a auxiliar por todos los medios a su alcance a un buque de la Armada. Nos mandó un bote lleno de carpinteros y calafates (la mayor parte de los del *San Pedro* se habían quedado en Manila, reparando el *Europa* y la *Pilar*), también algún mastelero, herramientas y pertrechos. Por último y como ya dije, el *San Pedro* estaba convertido en un pontón, orientado rumbo a China, sin posibilidad de gobernarse por falta de viento e inundándose sin remedio; el *San Andrés*, a pesar de lo farragoso de la faena, intentó por dos veces hacer firme un remolque para revirarlo, pero faltaron las guías. Sin embargo, durante la noche, trabajando por relevos, se consiguió tapar la mayor parte de los taladros del codaste y arbolar las bandolas que faltaban; así que al día siguiente, 27 de abril, el *San Andrés* logró al fin hacer firme el remolque y orientar la proa del *San Pedro Apóstol* hacia Manila. No es imaginable el profundo alivio y la alegría, el espontáneo estallido de satisfacción en el que prorrumpió aquel grupo de hombres, escépticos veteranos, que dotaban el buque; como el rugido satisfecho de un león solitario al ver que el salvamento no solo era posible, sino que ya estaba en marcha.

Aunque marchó bastante lento, nuestro rescate no daría ningún paso atrás. El día 29 navegaba el *San Pedro* por sus propios medios, con trapo izado en las bandolas y gobernando aceptablemente, mientras los carpinteros fabricaban a bordo un timón de fortuna hecho en cajón para poder lastrarlo y

que fuera fácil de instalar en su sitio, adosado al codaste, con el barco a flote. El *San Andrés*, que se había mantenido fielmente a nuestro lado, se perdió de vista en la noche tras haber recuperado la mayor parte de su gente; pero, al día siguiente, último del mes, antes de la meridiana el timón quedó montado y en servicio, volviendo de nuevo a ser el *San Pedro* dueño, aun a duras penas, de sus propios destinos. Avanzábamos a la velocidad de un nudo rumbo a Manila y a nosotros, como a cualquier amnistiado, nos parecía velocidad esplendorosa. La rutina del barco, superado el trance extremo, volvió a instaurarse a bordo. El alcázar de popa, convertido en leonera húmeda e infecta, fue tomado por camareros, pajes y criados, convirtiéndose de nuevo en pulcra y ordenada cámara, si no excesiva en lujos, al menos acogedora. En ella el jefe de escuadra y el capitán, acomodados en sendos sillones, recibían atenta e indistintamente a oficiales, suboficiales, maestres y carpinteros, que se personaban en orden para ir dando cuenta de los trabajos. Algunos de ellos dejaban pisadas negras sobre los impolutos azulejos del piso, otros pequeños charcos que, cuando marchaban, eran rápidamente lampaceados por los criados. Por mi parte, perdido definitivamente el Dolland, fui asignado a la mesa de cartas para ordenar y clasificar los documentos que tan bien conocía; instalado el piloto Ascanio por los mismos lugares, elogió ponderadamente la carta que habíamos confeccionado para la intrusión a través del estrecho de San Bernardino y el callejón de Ticao, Burias y Masbate hasta el mar de Sibuyan, haciendo de su cosecha y según su experiencia numerosas correcciones y sugerencias de las que tomé buena nota. Luego examinamos la cartografía de la parte oeste de Luzón desde los Mariveles hacia la bahía de Subic y el cabo Bolinao, y, desde este, al cabo Bojeador e incluso cabo Engaño y el canal de Balintang.

Entretanto, entre parte y visita, se desarrollaba la conversación entre Álava, González y alguno de los oficiales. Debatían acerca de cómo era posible que el *San Andrés* hubiera conservado dos palos mientras el *San Pedro* los había perdido todos; más aún cuando, como pronto se conocería, también al *Montañés* y a todas las fragatas les había sucedido lo mismo. Don Ángel lo atribuía a la excelente calidad de las maderas filipinas y el astillero de Bacoor donde se mantenían las naos del Comercio, mientras que Álava se inclinaba por atribuir el éxito a la prudencia de los comandantes de los galeones de Acapulco, de acrisolada fama, y las no menos diestras tripulaciones centroamericanas; lo que, según cómo se dijera, podía interpretarse como un menosprecio a la inefable dotación del *San Pedro*, habiendo este buque perdido todos sus palos, por lo que el jefe de escuadra,

revistiendo su discurso de salomónica sensatez, concluyó diciendo que era muy probable que el navío de guerra y la nao de Acapulco no hubieran sufrido la misma intensidad de viento ni idéntico estado de la mar. En efecto, con mucho respeto y solicitando permiso intervino el señor Ascanio a favor de la última tesis, que el capitán González acabó por admitir como probable. El teniente Ayesa nos pondría posteriormente al corriente de que, habiendo pasado lo peor del tifón más ceñido a tierra, pensaba que esta protegió al *San Andrés* de las olas monstruosas que sufrimos nosotros. Cuarenta leguas más al sur, un bergantín privado cayó en el ojo del huracán, quedando en calma absoluta. Su peripecia fue aterradora, estuvo a punto de perderse y quedó también desprovisto de todos los palos; el piloto, enloquecido, acabó tirándose por la borda y nunca más fue visto.

Por fin, en la tarde del día 30 avistamos tierra no lejos del cabo Bolinao; los días siguientes, mientras se restauraba la disciplina a bordo con la habilitación de todos los alojamientos en baterías y sollado, caímos en un régimen de vientos flojos y variables —virazones por el día y terrales en la noche—, que nos llevaban muy lentamente hacia Manila. En la mañana del 7 de mayo, nos llenó de alegría la aparición del *Montañés*, también desarbolado y roto el timón; navegaba en bandolas como nuestro buque, gobernando con una espadilla. Tal como había hecho toda la oficialidad y maestranza del *San Pedro*, un oficial de aquel buque vino en un bote a dar parte de toda su azarosa aventura reciente al jefe de escuadra. Informó que las tres fragatas, desarboladas todas aunque la *Fama* y la *Santa María de la Cabeza* conservaron el timón, habían entrado ya en Manila, estando la *Lucía* fondeada al abrigo de la isla del Corregidor. Hacia este lugar nos dirigimos todos los buques, logrando echar el ancla junto a la fragata los *San Pedro, Montañés* y *San Andrés*, al que volvíamos a encontrar.

La desafortunada salida había terminado; el *San Andrés* concluía su periplo felizmente, pero la escuadra, aparte de la trágica pérdida de una fragata, sufría una catástrofe que la dejaría fuera de servicio e incapaz de salir a la mar durante más de un año; sin perjudicar el alistamiento de la nao del Comercio *Magallanes* —que debía partir con el monzón en septiembre—, Álava ordenó reparar primero las tres fragatas y el navío más moderno, el *Montañés*. Las obras, entretanto, proseguían en el *Europa*; a principio del 98, y para humillación de Álava, dos fragatas corsarias inglesas capturaron algunos barcos en la boca de la bahía. Los trabajos continuaron con más ahínco si cabe; por fin, en otoño, con todas las fragatas listas, emprendió viaje la nao de Acapulco *Rey Carlos* escoltada por los buques de Barcaíztegui, el

decir, *Santa María de la Cabeza* y *Lucía*, mientras el *San Andrés* partía luego con la rehabilitada *Pilar*. Ya en septiembre del año anterior la *Fama* había escoltado a la *Magallanes* sin incidentes; pero esta vez no hubo tanta suerte.

Los primeros buques mencionados tomaron el farragoso derrotero del estrecho de San Bernardino, donde un nuevo tifón o *baguido* los puso a todos en trance de naufragar. La *Santa María de la Cabeza*, desarbolada de nuevo de todos los palos, largó anclas *in extremis* logrando aguantar a poco menos de cien metros de la alta y siniestra costa al norte de Ticao, dándose todos los suyos por perdidos. La *Lucía* y el *Rey Carlos* se vieron encajonados entre Ticao y Masbate, franja de agua de apenas siete millas, donde, picando palos, soportaron lo peor del temporal. Cuando al fin pudieron rehacerse y dar rumbo a Manila, encontraron el naufragio del *San Andrés*; el viejo veterano que tan oportuno socorrió al *San Pedro Apóstol* en el primer tifón no había sobrevivido a este, quedando hundido en poco fondo. Las maltrechas fragatas de Barcaíztegui enviaron botes para rescatar a la tripulación, luego pusieron a salvo los caudales, pertrechos e incluso algún cañón; verificado lo cual, ambos buques, con el *Rey Carlos*, lograron regresar a Manila.

En realidad, el año 97 fue un año pésimo para la Real Armada, aun cuando de esto no supiera nada Álava hasta mucho después. En Europa y América, donde España se había involucrado en la guerra contra la Gran Bretaña, se sucedían los desastres; el mes de febrero, dos meses antes del primer tifón, la Real Armada española, casi al completo, sufría frente al cabo San Vicente una humillante derrota en la que perdió cuatro barcos, dos de ellos magníficos navíos reales de tres puentes y ciento doce cañones, el *Salvador del Mundo* y el *San José*. Tan solo dos días después la escuadra de nueve buques del almirante Hearvey tomaba la isla de Trinidad, cerca de las bocas del Orinoco, prácticamente sin lucha, puesto que los ineptos responsables decidieron quemar la escuadra presente de cuatro navíos y entregar la isla al invasor. Con más dignidad, por fortuna, soportó el gobernador de Puerto Rico, don Ramón de Castro, el asalto de la misma escuadra de Harvey, que fue rechazada —mostrando lo que se pudo hacer y desistió de hacerse en Trinidad—, y las ciudades primero de Cádiz, luego Santa Cruz de Tenerife, el ataque del héroe de San Vicente, lord Nelson, en la última isla derrotado. Asimismo, nuestras fuerzas navales, al mando del comodoro Rychery y con los buques del brigadier don José Solano efectuaron una devastadora incursión en los bancos de Terranova, a la caza de pesqueros británicos. Pero las dos auténticas catástrofes navales de la época afectaron primero a los holandeses, que, al aliarse a nosotros convirtiéndose en la

República Bátava, sufrieron ante Kamperduin en octubre del 97 una aplastante derrota naval infligida por el almirante Duncan (perdiendo nueve buques de línea) y después a nuestra Reale Armeé francesa, que, con ocasión de la aventura bonapartista de Egipto, perdería también otros nueve buques, el insignia, *L'Orient* de ciento veinte cañones, aniquilados por la flota del ya almirante Nelson frente al puertecito de Aboukir en agosto de 1798.

Este año del segundo tifón, que echó a pique al *San Andrés*, trajo también la adversidad de la pérdida de Menorca, sin apenas resistencia pues Ciudadela solo aguantó el sitio una semana antes de entregarse a los británicos; por fortuna para los españoles, la isla sería devuelta en su día por la Paz de Amiens. Mientras esto sucedía en el Mediterráneo, en Filipinas nuestras fragatas se enfrentaban a este segundo y devastador *baguido* cuyos efectos se han comentado. Durante meses el trabajo de los astilleros había sido incesante, y en la primavera del 98 quedaron terminadas las fragatas de Barcaíztegui —pronto desbaratadas otra vez— y el navío *Montañés* de Valcárcel. A fin de probar las nuevas jarcias y arboladuras de maderas locales y salir de la apremiante inactividad (no olvidemos que las fragatas británicas ya estaban campando por sus fueros cerca de los Mariveles y la isla del Corregidor) el jefe de escuadra decidió mandar en crucero los tres buques citados a través del mar de la China Meridional hasta la latitud de las islas Anambas —casi en el ecuador, para tentar la ruta comercial a Cantón de los mercantes británicos que se veían forzados a pasar por los estrechos de Bangka o de Malaca.

Como segundo teniente, ascendido de empleo y sueldo, embarcó en el *Montañés* don Inocencio Novales, efectuando un crucero de dos meses y medio donde quedó demostrado el buen estado de los tres buques tras la reparación; sin embargo, no encontraron barco enemigo alguno, ni mercante ni de guerra, al que capturar o enfrentarse en combate formal. A principios de julio estuvo esta flotilla de regreso en Manila, quedando listas las fragatas para afrontar el segundo tifón que tal mal las trató, haciendo naufragar al veterano galeón de Acapulco *San Andrés*. Para entonces, hacía ya más de un año que el drama de la existencia transcurría para mí con toda su intensidad.

13
PLENITUD Y FRUSTRACIÓN

He de volver ahora al momento en que la destrozada escuadra, superviviente del primer tifón, dio fondo al fin en la aplacerada ensenada de Canacao, en Cavite. Debimos causar una pésima impresión a quien nos viera, aunque no dudo que los ciudadanos de Manila se alegraron de nuestro regreso lo mismo que cuando llegamos en año anterior; pero si, en este último caso, lo hicimos con un puñado de buques cansados, ahora veníamos con la flota deshecha, convertida en escombro o muy gravemente averiada. Luzón también había sufrido los zarpazos del temporal: en las provincias de Panay y Capiz las plantaciones agrícolas quedaron destrozadas, mientras que en Antique veintiséis embarcaciones sucumbieron a la adversidad meteorológica. Templos y tejados habían caído no solo en Luzón sino también en Samar, las islas Batanes y las Babuyanes.

Cuando una embarcación de la categoría que sea sobrevive a conmoción y episodio como el que acabábamos de superar, a la primera e inicial sensación de alivio sucede una sorda depresión, lógica consecuencia del cansancio de cuerpo y mente tras ser puesto a prueba hasta límites inauditos. En este estado me hallaba mientras la tripulación del *San Pedro*, cumplidora hasta el fin, terminaba de arranchar la cubierta del derrelicto antes de proceder a la botadura de las embarcaciones de servicio para desembarcar, cuando creí ver, sobre la playa, entre la pequeña multitud que se había congregado para recibirnos, dos figuras entrañablemente familiares para mí: por un lado, la alta y encorvada del señor Araoz; junto a él, menuda, pequeña e inquieta, la silueta de Nora. Ni rastro del teniente Novales, asignado aún al navío *Europa*. Pero, en el rostro de quienes aguardaban, adiviné la gravedad de la situación; no era alivio y liviandad por verme sano y sin daño alguno lo que vi en ellos, sino característica, intensa y abrumadora consternación.

De pronto, lo supe todo. A veces, las emociones fuertes son capaces de proporcionar clarividencia. Otras, un largo viaje, en el que nuestra vida y

futuro han estado en peligro, nos proveen de certezas allí donde, al partir, solo había nebulosas indeterminaciones, incertidumbre y paralizante falta de capacidad de decisión. La chalupa en la que había embarcado, después de llevar enfermos y heridos a tierra, llegó al fin a la playa llena de marineros con hambre de tierra. Bajé y vi a Nora, sin atreverse a acercarse —como si temiera salvar el último palmo de terreno—, con los ojos arrasados de lágrimas. Fue el señor Araoz el que, tras un instante de duda, se aproximó y dijo sobriamente:

—Me alegro de verle entero, joven. Por lo que ha quedado del *San Pedro* se intuye lo que ha debido pasar. Estará muy necesitado de descanso…

Nora le miró apremiante; se frotaba las palmas de las manos con evidente ansiedad. Pero Araoz parecía preferir que las cosas discurrieran por su propio impulso; calló con gesto grave y, observándome atento, añadió después:

—Veo por su expresión que ya está todo en su entendimiento; lamento ser vehículo elegido para confirmar lo que usted supone.

De pronto sucedió algo sorprendente; con una desgracia tras otra abatiéndose sobre mí, me preparaba para soportar lo fatal saliendo de mi perplejidad inicial cuando tuve contra mí, abrazada, en lazo que me hizo estremecer, a Nora. Casi me avergoncé, en mi interior, de regocijarme con intenso placer en medio de tanto infortunio y desasosiego. Araoz, lejos de sentirse violento, afirmó enigmático con la cabeza. Sintiéndome así autorizado, abracé a Nora con la extraña sensación de estar haciéndolo aún con Ato, el que fuera nuestro criado.

—No sufrió —dijo Araoz al fin, añadiendo—: Se trata de una enfermedad cruel, larga, destructiva, con muchos altibajos. Pero vuestro maestro poseía una firme voluntad y tenía muy claro su camino.

—Dejó una carta para vos —dijo Nora, con su rostro mojado muy cerca del mío.

—¿Por qué no os retiráis a vuestro alojamiento? —sugirió, amable, el antiguo capitán—. Dejad ahora las cartas. Olvidaos de todo. Procurad descansar; yo hablaré con el jefe de escuadra.

Aquella especie de licencia fue todo un bálsamo para mi corazón. No recuerdo cómo nos trasladamos a la bonita casa frente a la bahía; tampoco si lo hice separado o abrazado aún a quien tan intensamente me confortaba. No lo recuerdo. De repente, estaba acostado, desnudo, y ella estaba junto a mí; seguía haciendo lo mismo, abrazando, besando, atendiendo solícita a un ser destrozado físicamente por el temporal y, en su interior, por la desaparición de la persona que más había influido a lo largo de mi existencia. Tampoco me

sentía culpable ni traidor con nadie; solo aceptaba, gustoso, todo aquello que Nora, por propia decisión, había decidido darme. Debía necesitar aquello y, probablemente, mucho más. Pero la muchacha, sin abandonarse al desaliento, luchaba corajuda contra todo: el cansancio y abatimiento de mi cuerpo, el dolor insoportable de mi corazón. De pronto percibí algo inusualmente cálido y suave junto a mí: era su piel. Estaba contra la mía y desnuda también, como cuando Dios la trajo al mundo con un océano de diferencia entre los dos. Noté entonces cómo mi cuerpo, sin autorizarle yo, reaccionaba hacia ella; era como si me desdoblase y el Jacques viejo quedara en la cama muerto, cansado y triste hasta la desesperación, mientras otro ser nuevo que también era yo mismo se unía a aquella piel con la suya y la penetraba con todo su corazón. La calidez se hizo entonces insufrible, el placer casi doloroso; Nora gimió y temí haberla hecho daño. Pero su beso inmediato, húmedo y seductor me convenció de lo contrario. Pasó, según colijo, aquello que tenía que pasar y siguió pasando. Nadie, que yo supiera, puso en ello mala intención o maldad alguna. Lo que hacíamos, libres y por nuestra cuenta, sin embargo era algo mirado como muy trascendente. Siendo tal, no podía sino tener gravísimas consecuencias.

Mas no en el primer momento; todo el que no estuviera en el ajo de nuestra intimidad no podía interpretar otra cosa sino que el criado del señor mago había venido a recoger a su pupilo a la playa, llevándoselo a casa para que descansara y fuera capaz también de aceptar resignado la desgraciada pérdida de su maestro. Estoy seguro de que así lo interpretaron los marineros e infantes de marina que, agotados y respetuosos, se dirigieron a sus barracones respectivos; nadie se ocupó de nadie y si yo recibí más atenciones que el resto fue porque el daño causado y sufrido por mí también había sido mucho mayor. Se obró, pues, repito, justicia, sin margen para reclamaciones; pero habría, lógicamente, quien, de haberlo sabido, podría sostener otra opinión.

Dormí también mucho esta vez, pero no de forma profunda como a bordo del *San Pedro*, sino intermitentemente, con períodos intensos de duermevela y otros de perceptible realidad en el que mi pasión por volver a unirme a la piel y el cuerpo de Nora se liberaba con fuerza obsesiva. Ella aceptaba siempre sin resignación alguna; a mis ojos, se había transformado por completo y ya no quedaba en ella un átomo del que fuera nuestro criado. Poderoso recurso, me he dicho siempre, el de la fémina, cambiando, metamorfoseándose dentro de su propio sexo o el de otros, alterando su cuerpo, la forma, el color e incluso admitiendo dentro de sí nuevas vidas.

Misterio de la creación y recreación sobre el que el señor De Nemours jamás me había informado pero que ahora descubría por mí mismo con todo su esplendor. Desperté antes del alba; el delirio, el sueño y la fantasía iban diluyéndose en el peso aplastante de una realidad señalada por el clarear del cielo en un nuevo día. Delineando su espigada silueta sobre la que solía asentar su disfraz de muchacho, pero mostrando encantos que este ocultaba, Nora miraba silenciosa hacia el horizonte como tanto le gustaba hacer al señor De Nemours. Serena, impávida, reflexionaba tal vez sobre la línea de un infinito que sus sentimientos la habían llevado a profanar. Me miró en silencio; la encontré muy bella.

—¿Qué haremos ahora? —le pregunté.

Ella inspiró profundamente antes de responder; se acercó a la cama y, recostándose, apoyó ambos brazos apresando entre ellos los suaves senos.

—Nada —dijo.

—Pero…

Acarició mi rostro con la mano.

—No haremos daño a nadie. Ni nadie te hará daño a ti —afirmó y, sin permitirme replicar, dijo—: Es lo que habría querido el maestro ¿no crees?

Tuve que mostrarme de acuerdo con ella. Tan dulce ¿cómo contrariarla? Así, imperceptiblemente, mi espíritu recobró la paz, pues el lugar de mi amo fue ocupado de forma sencilla, cariñosa y magistral por Nora. Sin saberlo, era exactamente lo que yo necesitaba.

Y así, recuperándonos lentamente de los daños del tifón y los mucho más graves ocasionados por la pérdida de seres queridos, la vida fue organizándose y recuperando la normalidad. Nora había decidido no revelar su verdadera identidad ni decir nada acerca de lo nuestro al teniente Novales; en cualquier caso, una vez desaparecido mi maestro, no podía seguir manteniéndola como criado. Novales la empleó en la residencia de unos aristócratas, los Albéniz, en el intramuros de la ciudad de Manila. Por mi parte, no estaba demasiado lejos; para hacer prosperar todo el trabajo iniciado a bordo del *Europa*, Álava ordenó instalar en Arroceros, sobre el cauce del río Passig, un Departamento Hidrográfico en una sencilla casa de ladrillo de dos pisos; allí inició la que sería su gran obra, es decir, la redacción del Reglamento para modificación de la Ordenanza Real en lo referente al galeón o nao de Manila, que, aparte de ordenar y sintetizar todo lo existente hasta entonces, ampliaba generosamente la información para futuros navegantes con lo recogido por su dilatada experiencia.

Sentí mucho abandonar la sencilla casa de madera de la bahía; el señor Araoz también dejó la suya, pues el jefe de escuadra tenía planeada para él una misión en Cantón, es decir, el continente asiático (la China) donde España poseía una casa del Comercio. En realidad, San Antonio y prácticamente todo el arsenal de Cavite se estaban transformando en dos cosas: por una parte, un inmenso lazareto para albergar casi quinientos pacientes, por otra, astillero y taller de reparación, aserradero, carenero, varadero y maestranza de artillería que durante más de un año iba a trabajar a pleno rendimiento para reacondicionar la escuadra y ponerla en estado de salir a la mar; ante todo, como ya se dijo, se reparó el maltrecho *Montañés* y se concluyó el *Europa*, los mejores barcos. Después fueron quedando listas las fragatas, una a una, que no dieron menos trabajo, quedando para lo último el *San Pedro Apóstol*, del que se desconfiaba el resultado por motivos obvios, procurando Álava no invertir en él horas de trabajo precisas para los demás buques.

La presencia del jefe de escuadra en la ciudad mucho más frecuentemente que antes, como residente, hizo que las relaciones con el gobernador acabaran por normalizarse, extinguiéndose definitivamente aquella presunta rivalidad de Cavite que algunos quisieron ver a nuestra llegada. Aguilar tal vez interpretara que Álava, escarmentado por el tifón y el grave peligro en que estuvo su flota —de la que emanaba todo su presunto poder—, había decidido plegarse a la ordenada jerarquía política, que ahora carecía de hecho de posibilidades para manejar la escuadra, fuera de servicio al completo. Yendo lo uno por lo otro para ambos jefes, no quedaba sino iniciar fructífera cooperación para hacer frente al enemigo común, que bien pronto, como sabemos, enseñó los dientes por el abra de la bahía. El capitán general exigió del jefe de escuadra que mantuviera los buques que fueran quedando listos como línea de defensa de la ciudad de Manila y así sucedió con el *Europa* y el *Montañés*. Entrada, sin embargo, la primavera del 98, Álava, siempre inquieto, planificó el crucero del *Montañés* a las islas Anambas y los estrechos de Bangka y Malaca, al acecho del tráfico mercante inglés. En este crucero partió, como ya dije, el teniente Novales durante dos meses y medio. Hasta entonces, Nora y yo habíamos podido vernos regularmente; solíamos pasear por el malecón de Manila e incluso alguna vez, siempre disfrazada de criado, se atrevió a personarse en la casa de Arroceros. Debía, sin embargo, también, frecuentar a Novales, irritante circunstancia que intrigaba mi ánimo, a veces, hasta la exasperación; pero ella se mostraba inflexible en este punto:

—No os diré nada a vos referente al teniente lo mismo que nada informo a él de lo que os concierne a vos. Si continuáis insistiendo no causaréis más que problemas que incluso pueden poner en peligro vuestra vida. Conteneos y considerad la situación presente el máximo que es posible alcanzar. También yo anhelo cambios, pero solo el porvenir los puede proporcionar.

Comencé a sospechar, y Nora nada hizo por desmentirlo, que el señor De Nemours, antes de dejar este mundo, había aleccionado muy bien a la joven limeña sobre lo que debía hacer para evitar el conflicto y enfrentamiento entre nosotros; el tiempo y los sentimientos habían de ser único juez, evitando a toda costa los celos y, sobre todo, arrebatados ataques de hombría a los que tan propicio era el teniente Novales. No lo creerán vuestras mercedes si les digo que, durante aquellos primeros meses maravillosos, Nora y un servidor nos limitábamos a hablar. Hablábamos mucho, expresando el uno al otro, primero, nuestros pesares, luego, lo que nos hacía ilusión, finalmente, la visión de futuro que conformaban nuestros sueños más íntimos y personales. También tratamos, largamente, del contenido de la carta del señor De Nemours; como no era su letra, cuando la leí hube de suponer que se la dictó a Nora, la cual, por tanto, estaba al corriente de todo su contenido. No había, pues, traición a la reserva o secreto del finado en estas confidencias que, en el fondo, tanto nos atañían a ambos.

Nuestro amo iniciaba su epístola con un sobrio y reivindicativo testamento científico; todo, a lo largo de su existencia, se había encaminado y sido puesto al servicio de la ciencia, en voluntaria consagración, no por ello menos entusiasta. Los logros habían sido modestos, reconocía con humildad, aunque estaba contento de poder ponerlos a disposición del saber común; su legado era, pues, para toda la Humanidad. Dejaba sus modestas propiedades inmobiliarias a cargo de su lejana familia, y, en lo referente al magro monetario, para Nora y para mí, sin albacea alguno. A partir de este momento, la carta tomaba derroteros singulares; Jean De Nemours se declaraba a favor de los motivos de la Revolución, pero completamente decepcionado y en desacuerdo con el Terror. En este sentido, la conmoción política hasta los cimientos sufrida por Francia con la Revolución no había sido para él otra cosa que un hecho frustrante; el rancio y podrido Ancient Régime cayó, en efecto, como debía, pero en su lugar los jacobinos *sans-culottes* no supieron implantar una verdadera República libertaria respetuosa con la Declaración de los Derechos del Hombre, sino un despótico y cruel sistema de encumbramiento de la dictadura personal y arbitraria mucho más homicida, atávico y degenerado que el del propio y desaparecido rey. El advenimiento

del Directorio con sus corrupciones y frívolas necedades, desorden y asonadas callejeras le había llevado a la conclusión de que los franceses eran incapaces de gobernarse a sí mismos; en este sentido, el ofrecimiento de Godoy a la Academia de las Ciencias de París no significó solo la última ocasión bien aprovechada, sino una auténtica vía de escape para un científico ilustrado que, políticamente, se había convertido en un desertor. Mi maestro tal vez esperó, en esta última expedición española rumbo a los confines —tras casi trescientos años de incansable exploración—, codearse a bordo del *Europa* con mentes preclaras como Malaspina, Bustamante o *monsieur* Neé. Para nueva frustración (esta vez profesional) se encontró con un clásico mando supremo, un oficial de marina formado en la cubierta de los buques de Fernando VI y Carlos III de España, cuyo único interés en lo científico era que los últimos adelantos fueran puestos al servicio del pilotaje y la navegación. ¿Dónde quedaba el espíritu del señor Banks, Philibert Commerçon, Pierre Méchain o Jean Baptiste Delambre? Aquellos ideales parecían haber partido, tomándole la delantera, en la *Boussole* y la *Astrolabe* del conde de La Pérouse. En un impulsivo arrebato de entusiasmo decidió conjurarse para ir en pos de este último, alcanzarle y convertirse en su discípulo. Si Álava era último clavo al que mi maestro pudo agarrarse, La Pérouse significaba el último personaje del mundo con el que compartir ideas en más que probable proceso de extinción; una mentalidad gemela a la suya.

Fue la tercera y definitiva frustración. El mundo no aparecía como De Nemours se lo había imaginado; la mar no era un desierto agotador que superar a base de ciencia y técnica con tenacidad y corazón caliente; se trataba, por el contrario, de un enemigo formidable, capaz de tarar y dar medida de cada adversario que quisiera enfrentársele. En el cabo de Hornos mi maestro comprendió que no lo conseguiría, como tampoco debía haberlo conseguido La Pérouse. La pulcra mentalidad ilustrada no era aún válida, como elemento único y a pesar de las optimistas intuiciones de Kant, para vencer y comprender elemento tan gigantesco y formidable. Un marino tosco y bruto, ciego a los principios de la Ilustración pero perito como Álava era capaz de lograr, con auxilio de elementos de la ciencia, lo que él jamás conseguiría. El mundo, pues, había sido hecho para los bárbaros, los guerreros sádicos, los jacobinos, los marinos déspotas y réprobos como Magallanes y los hombres iluminados, visionarios y llenos del Dios de la religión; la ciencia, en los confines del cabo de Hornos y en el corazón de un temporal, no era nada. Allí solo imperaba el coraje del hombre para tratar de subsistir. Este pensamiento, palpablemente percibido por los sentidos en acuerdo con el

espíritu, debió acabar por destruir su fe; también lo hundió moralmente, sacando lo peor de él. Quiso entonces arrebatar los elementos de ciencia de manos de los brutos que tanto beneficio obtenían de ellos. «Vosotros tenéis la fórmula ¿no es cierto? Veremos cómo lo hacéis ahora». No lo hizo, aseguraba, sabiéndose invulnerable por garantía diplomática; esto habría sido una bajeza en la que mi amo jamás incurrió. Lo hizo por despecho; era la venganza contra el mundo de un hombre completamente desengañado.

Resultó que solo había inventado un juego; el azar no solo se negaba a concederle sus deseos, sino que, ahora, parecía complacerse en burlarse de él. Álava puso a sus talones un inteligente lebrel, un sabueso insobornable que no cejó en la persecución hasta horadar con los morros la valla que le mantenía a salvo de la gran vergüenza: quedar al descubierto ante todos. ¿Qué sucedería entonces? —se preguntó mi maestro—. Nada. Aquellos burdos extranjeros, después de descubrir el pastel, decidieron dejarle impune y seguir soportando las rarezas con las que él los mortificaba. Se conformaban con poder mirarle a los ojos, conociendo su secreto, de forma que él, antes altivo, tuviera ahora que bajar la mirada.

Llegó así, al fin, la humildad y, con ella, la sabiduría. Mi maestro se sentía agradecido de esta última fase de su vida a pesar de la tortura de una enfermedad caprichosa y desconocida que amargaba sus últimos días. Al fin había llegado, con el dolor, la clarividencia y, a través de ella, el arcano, el oráculo perseguido durante toda su existencia: somos tiempo. Lo somos. «Sin tiempo no somos nada». Ese era su legado. «Puedes recorrer todos los mares que quieras circunnavegando el orbe, porque, al final, te verás en el mismo sitio; el tiempo no habrá transcurrido para ti y te encontrarás como al principio. La vuelta al mundo, Jacques, como tal —afirmaba en su carta el señor De Nemours— no tiene ningún sentido. Llegar a las Filipinas, sí; es lo más lejos que puedes llegar. Luego, desandarás el camino por otro lugar y será como si no hubieras hecho nada».

Llegados a este punto, Nora me miró y yo a ella. El mensaje de mi maestro era como una especie de indicación para nosotros; una guía para la plenitud de nuestro amor. Las circunstancias no podían ser más propicias: a mediados de abril, Novales partió a bordo del *Montañés*, dejando el camino despejado. Estábamos solos, éramos libres y anhelábamos la felicidad; es más, recuerdo aquellos días de primavera del 98 como los más felices de mi vida. Nuestro destino era Filipinas; mi maestro, con su maravillosa intuición, lo había descubierto y, ahora, Nora y yo lo teníamos que consumar. Consumar nuestro mutuo amor ¡nada más bello! Recuerdo aquellas jornadas dichosas

recorriendo las calles de Manila, el uno junto al otro, muy apretados, amo y criado, para no dar pábulo a murmuraciones. Pero luego, conforme dejábamos atrás las murallas de la ciudad camino de Cavite y Bacoor, nos desviábamos por la senda de carros que conduce a San Roque, hacia el sur. El sendero pronto se convertía en camino agrícola entre enormes y diferenciadas extensiones verdes, algunas encharcadas: arrozales.

Pronto, antes de lo que se pudiera pensar, ya solo era posible cruzarse con nativos filipinos, la mayor parte agricultores. Nuestro destino quedaba bastante lejos, pero lo merecía. Era el volcán Taal, una hermosa montaña horadada en medio de un lago como si hubiera surgido allí de pronto en raro prodigio. Nuestro amo, que nunca lo vio, nos había hablado de él como la obra de un mago, mas nunca pensamos que llegaríamos a verlo en tales circunstancias. Era un ambiente mágico, etéreo, fantasmal e inaprensible; en aquel mundo apartado, propenso a las nieblas en la amanecida, solo la posibilidad de ser libres haciendo felicidad de la simple compañía nos transportaba a un estado superior, gozando del paraíso en la tierra. Fue, ahora lo pienso, como una luna de miel breve pero muy intensa, el fulgor de una lámpara que, ahíta de combustible, de pronto expande una llamarada cegadora antes de quedar con su mecha reducida a pavesa; pues esto fue lo que, a la postre, sucedió.

Primera lección de madurez: después del paraíso está la entrada al infierno. Regresó el *Montañés* y, como en diabólico birlibirloque, la actitud de Nora hacia mí cambió radicalmente; ya no quería salir de largas excursiones, decía, pues le evidenciaban ante los Albéniz y estos podían trasladar sus quejas al teniente Novales, o, lo que era peor, sospechas de conocer lo nuestro. Hasta el verano resultó un verdadero calvario cargar con el peso de su ausencia arrostrando como centro de la existencia nuestro amor; para mí, sin este último, ya nada tenía sentido y notaba cómo ella, día a día, iba temiendo por lo que yo pudiera hacer en un instante de arrebato desesperado.

El otoño del 98 fue el del segundo tifón, la hecatombe de las fragatas —*Santa María de la Cabeza*, *Pilar* y *Lucía*— y la pérdida del noble *San Andrés*. Sin sospechar siquiera lo que sucedería cuando les vimos partir en agosto y septiembre, nuestra situación se había ido deteriorando cada vez más, yendo la mutua preocupación en aumento; se intuían nuevos y transformadores sucesos, que, en efecto, no tardaron en presentarse. Mediado octubre aparecieron por la bocana de la bahía dos buques militares, de lo que se mandó aviso a Manila desde el puesto de vigilancia de la isla del

Corregidor. Presto a la defensa de la ciudad, don Ignacio salió a hacerles frente con los navíos *Europa* y *Montañés* y la fragata *Fama*, encontrándose que, lejos de enemigos, se trataba de la fragata francesa *Preneuse* ('Apresadora') de cuarenta y cuatro cañones y la corbeta *Brulle-Goule* ('Ardorosa') de veinte, buques pertenecientes a la escuadra del almirante Sercey con base en Surabaya, aunque procedentes de la flotilla corsaria de isla de Francia (Mauricio) en el océano Índico, es decir, ¡mis compatriotas!

El jefe de escuadra requirió inmediatamente mis servicios antes de abordar los buques de nuestra bandera. ¿Cómo reaccionaría yo de nuevo al contacto con mis paisanos después de tanto tiempo entre españoles? La cuestión se solventó rápidamente: los jóvenes oficiales franceses me encontraban «españolizado», anticuado en mis principios, lento en reaccionar, además de contagiado el acento y perdida la agudeza de pensamiento y predominio intelectual con que se tenían sobre los españoles de su mismo grado. Por mi parte, dejando a un lado la natural añoranza, me extasié de escuchar de nuevo mi idioma hablado con ligereza, aun cuando aquellos mozos aparecieran a mis ojos como algo antipáticos, engreídos e incluso discretamente burlones; marcaba así mi carácter distancias con los míos, mas sin acabar de integrarme en el carácter hispano. En otras palabras, ya ni era francés, mi origen, ni tampoco español, de adopción, sino un desgraciado apátrida con el corazón doliente por una discreta y disimulada chiquilla peruana.

La fragata y la corbeta traían un mensaje para el jefe de escuadra del almirante Sercey; pero lo fundamental de su arribada era que esperaban, como el conde La Pérouse, urgentes auxilios, pues la *Preneuse* tenía graves daños en la arboladura y la corbeta en el casco. Generosamente, la atarazana del Cavite puso manos a la obra, consumiendo en ello recursos que luego tanta falta iban a hacer para las destrozadas fragatas españolas. Las dotaciones francesas se alojaron, también, en barracones de San Antonio y durante varias semanas compartí con ellos vivencias, comentarios y noticias; mi papel era el de *cicerone* adelantado de las islas Filipinas y delicias de la ciudad de Manila, mientras ellos me ponían al día de las anheladas novedades de la patria.

Quedé estupefacto, anonadado y sorprendido. Cuando tomaron confianza y se convencieron de que no lo revelaría a los españoles, mis compatriotas confesaron luces y sombras de sus propias aventuras; habían embarcado un notable contingente de revolucionarios disolutos que los oficiales se veían obligados a tratar con mucha dureza. Todo fueron alegrías y felicitaciones cuando ambos buques, en la rada de Tellichery, capturaron dos mercantes de

la Compañía John británica, *Raymond* y *Woodcot*, pero, en las celebraciones subsiguientes hubo graves casos de indisciplina y el comandante L'Hermite, de la *Preneuse*, se vio obligado a fusilar a cinco amotinados. En cada uno de nuestros buques, la Revolución, ya fenecida, parecía revivir dejando un rastro de tragedia, enfrentamiento y confusión.

Igual sucedía en Francia, al parecer. El Directorio, presa de la inestabilidad política y las componendas entre las derechas e izquierdas, languidecía sin hacer frente al camorrismo en las calles, los problemas económicos y las protestas populares; sus integrantes se prodigaban empolvados en los frívolos y elegantes salones parisinos de *madame* Tallien, Staël o Récamier capitaneados por Barras, mientras la rebelión se fraguaba en las calles. El 5 de octubre de 1795 (es decir, apenas mes y medio antes de nuestra salida de Cádiz) Barras, desbordado, ordenó a un joven general, jacobino apasionado, que restableciera el orden en las calles. Este joven, de nombre Buonaparte, auxiliado por su cuñado Murat, fue capaz de situar cuarenta cañones en las calles principales de París, que rechazaron y exterminaron las hordas realistas. El héroe y el monstruo había nacido, porque… ¿Quién era este joven corso llamado Napoleón Buonaparte?

Pertenecía a un numeroso clan que, opuesto al independentista Pascual Paoli, al que acusaba de traidor, había emigrado a Marsella en 1793; procedente de Córcega con sus cuatro hermanos —José, Luis, Lucien y Jérome— y tres hermanas (Elisa, Carolina, casada con Murat y la legendaria Paulina, viuda del general Leclerc y esposa del príncipe Borghese) el joven Napoleón destacó pronto en el ejército de Carnot, en el que había ingresado tras rechazarle, por ver algo extraño en él, el conde de La Pérouse para su mítica expedición. Fue Napoleón el que proporcionaría a la Convención el plan para recuperar el puerto realista de Tolón expulsando de allí a traidores, británicos y españoles por el simple expediente de meter artillería en el saliente entre ambas ensenadas, la dársena Vieja y la dársena de La Seyne, amenazando así a los enemigos con bombardear sus buques y quedar allí aislados. El éxito le valió el título de general de la Revolución, pero, protegido por Robespierre, cayó en desgracia con la defenestración de este en 1794. Hasta ahí conocíamos la historia mi maestro y yo, dándole por perdido como uno más de los jacobinos extremistas encarcelados del Terror.

Mas no fue así, según me aseguraban ahora: puesto en libertad y sin demasiados escrúpulos, cambió su nombre italiano de Buonaparte por el de Bonaparte, el extravagante generalito que todo lo solucionaba a cañonazos; se introdujo en los salones de Barras y, allí, conoció a la antigua amante de este,

una bella criolla llamada Josefina Beahurnais, de la que se enamoró, casándose inmediatamente. Barras, manipulador temerario, había favorecido el enlace pensando tener así a Napoleón en sus manos, según me contaron los oficiales de la *Preneuse*. Acto seguido, mientras la escuadra de Álava cruzaba el océano Pacífico, Bonaparte recibió encargo envenenado con el mando del ejército de Italia, que ningún otro general quería. El joven corso convirtió aquel conglomerado hambriento y desastrado en una imparable apisonadora capaz de vivir del terreno. Venció a los sardos, cruzó el río Po y derrotó a los austríacos en Lodi. A partir del apabullante éxito militar, el propio Directorio, es decir, Barras, era incapaz de controlarle; era Napoleón, por su cuenta, el que negociaba y firmaba tratados con sus enemigos. Convirtió a Venecia en tributaria, luego venció en Castiglione, Arcole y Rívoli, dejando expedito el camino hacia Viena. A fines del 97, mientras Nora y un servidor gozábamos de nuestra dicha en la ciudad de Manila, Napoleón firmaba el tratado de Campoformio, que daba fin a la contienda en Italia dejándole como vencedor absoluto.

Hasta ahí llegaba el conocimiento de nuestros colegas de la *Preneuse*; pero luego, por mi cuenta, averigüé que, durante el presente año 98, había tomado el mando del nuevo ejército de Egipto para cortar el camino a los británicos hacia la India y derrotado el ejército mameluco en la batalla de las Pirámides. A pesar de que Nelson, como dije antes, destruyó su flota en Aboukir en agosto, Napoleón, abandonando su ejército, regresó a Francia al año siguiente a bordo de la fragata *Muiron* para, con ayuda de su hermano Lucien, derrocar al Directorio en el golpe del 18 Brumario, quedando así como Primer Cónsul y árbitro máximo de mi país. Una nueva dictadura había comenzado.

Tanto frecuentar la compañía francesa en Cavite terminó, inevitablemente, por despertar los recelos de Nora. En un nuevo capítulo de nuestra relación no exclusiva se quejaba, incómoda, de la falta de atenciones y el fin de la pasión, echando de menos la devota sensibilidad y el romanticismo de los primeros meses. Tenía razón; ahora, que sé lo que pasó después, comprendo que debí arrojarme a sus pies, pedirle perdón y perdonarle toda su intimidad y relación con Novales que, al fin y al cabo, me había precedido. Nada de eso hice, sin embargo, para mi eterna condenación. Influido tal vez por la compañía de los altivos, fanfarrones y desafiantes oficiales franceses de la fragata y la corbeta, resolví, en colmo de la estupidez, que una joven peruanita no iba a indicarme el rumbo de mi vida ni manejarme a su antojo. En nuestras discusiones ella alegaba siempre, como razón última

e inapelable, evitar el conflicto con Novales, que el maestro había sancionado con toda su autoridad y persuasión, por lo que, para mí, se trataba de barrera que no podía salvar. Pues bien, le dije, si no podía tenerla a ella y tampoco afrontar duelo con su dueño (el teniente Novales) me embarcaría de nuevo en la escuadra, que el señor Álava y *monsieur* L'Hermite preparaban afanosamente para zarpar al ataque de la flota británica de Extremo Oriente a comienzos de 1799.

Segunda lección de madurez: aunque pueda parecer lo contrario, las mujeres nunca lo tienen todo controlado. Ante esta firme determinación, los ojos de Nora se llenaron de lágrimas, pero esta vez no eran de pena, ni de afecto, ni de amor como lo fueran meses antes, sino de rabia. «Está bien —dijo—, si queréis marchar y huir de mí, hacedlo, pero tened en cuenta que ya no escapáis de una sola persona, sino de dos. Y si vos desaparecéis en la mar o en la batalla, aquel que espero solo tendrá un padre que será el señor don Inocencio Novales».

—Pero ¡qué dices!, ¿qué dices? —exclamé absolutamente fuera de mí por aquel mazazo con el que me golpeaba con odio hasta ahora inédito en ella.

—Soltadme —ordenó, con los párpados crispados por la indignación—. Habéis tomado vuestra decisión y yo la mía. Partid en vuestro viaje y que el señor os proteja; por mi parte, no hay elección: vos mismo resolvéis el dilema con vuestra intolerante actitud. Ahora ¡marchad!

Tercera lección de madurez: cuando una mujer ha tomado una decisión, ni todas las fuerzas del universo son capaces de modificarla. Nora se mostró inflexible; con dureza anonadante me expulsaba de su vida, como si nunca hubiera estado allí ni ocupado lugar alguno, arrancándome un hijo ¡mi hijo!, como podía ser. Resultó, como todo lo inexorable, absolutamente inútil insistir; la dulce, cariñosa, amante y atenta Nora se había transformado en roca más dura que la Muralla de Cavite donde acababan de pertrecharse la *Preneuse* y la *Brulle-Goule*. Partió y, como el agua, la sentí escurrirse entre los dedos de las manos, incapaz de retenerla, sin saber que era lo mejor que me había de suceder en esta vida.

La escuadra del general Álava, unida a la división de *monsieur* L'Hermite, partió de Manila el 9 de enero de 1799 para la misión más audaz de toda su ejecutoria: se trataba de sorprender los buques de guerra y mercantes británicos en el fondeadero de Macao para capturarlos o destruirlos. En el ánimo del jefe de escuadra pesaba y escocía aún la intrusión de fragatas inglesas en la bahía a comienzos del año anterior, cuando toda la escuadra española estaba fuera de servicio por el primer tifón, y la captura de las

pequeñas cañoneras, hasta tal punto que Álava no reposaba tranquilo pensando en la forma de devolver el golpe. En cuanto llegaron los buques franceses, paliando la falta de fragatas, el jefe de escuadra, a pesar de la opinión en contra del gobernador Aguilar, decidió emprender la misión ofensiva. Participarían en ella el navío *Europa* (que volvía a recuperar la insignia), el *Montañés* y las fragatas *Santa Lucía*, *Fama* y *Preneuse* además de la corbeta *Brulle-Goule*, así que no tuve problemas para embarcar puesto que seguía enrolado en la dotación del primero. Confieso que lo hice, como tantas otras cosas de la juventud, con más despecho que reflexión y más ira y enfado que serena reconsideración de lo que nos sucedía a Nora y a mí. Pero así es la ceguera a que nos llevan intensos sentimientos frustrados, más aún tras una plenitud de los mismos que, a pesar de nuestros deseos perentorios, ya nunca más volverá.

El *Europa*, en efecto, estaba reconstruido tras largas obras, mucho tiempo y recursos invertidos, de nuevo con sus cañones a bordo y al mando del capitán García del Postigo; pero el que lo conocía de antaño podía comprobar cuántos cambios se habían operado a bordo nada más pisar las tablas del combés. La plana mayor del navío, es decir, los oficiales, mudaron por completo, pues las necesidades de la escuadra, en especial, la incesante actividad de escolta de las fragatas, los había absorbido a casi todos. Fue posible, no obstante, recuperar alguno del *San Pedro Apóstol* y, enrolando tenientes de la nao de Manila, de momento se salía del paso. El contramaestre Pindado y su brigada de maestres seguían campando por sus respetos en las cubiertas inferiores y la jarcia, pero había dos cambios sustanciales; por una parte, el gremio de carpinteros había embarcado un destacamento numeroso, a fin de ultimar las obras a flote y emitir informe acerca de ellas o, en su caso, poner manos a la obra para subsanar los posibles fallos. Pero lo que más llamaba la atención era el contingente de filipinos mestizos, nativos y tagalos —«indios», como los llamaban los españoles— embarcado en el navío para paliar la terrible escasez de tripulaciones de origen, los cuales pagaban su tributo a la disentería y otras pandemias en el lazareto de Cavite. Esta mano de obra local tenía la ventaja de poder consumir sin incidentes el arroz como única menestra, pero también este era grave inconveniente pues el tiempo de cocido y la leña consumida obligaba a mantener los fuegos encendidos de noche en las cocinas, con el peligro de incendio que ello representa para un buque de madera.

Por otra parte, esta mano de obra, aún bisoña, dejaba que desear en las maniobras, especialmente en la pericia que requiere todo el laboreo de velas y

perchas de la arboladura, donde los gavieros y juaneteros profesionales, literalmente, no tienen precio. Por mi parte, volver al «cuarto del mago», donde se me alojó con mucha holganza y comodidad, vino a traer también profunda nostalgia, recuerdos y memorias a mi mente lacerando heridas aún abiertas, a las cuales se añadían las recientes provocadas por mí. Así pues, si el señor Álava le echaba valor al cargo apostando por acción atacante con un buque insignia que ya no era el que fue, por mi parte salía en viaje donde nada tenía que ganar ni me incumbía, solo por despecho y rechazo de aquella a quien habría debido estar ayudando y acompañando en sus necesidades. Otro lo hizo por mí: a bordo del *Montañés*, Novales solicitó licencia y supongo la obtuvo para permanecer junto a Nora, en lugar donde servidor debería haber estado.

Tuve, sin embargo, algún reencuentro agradable en aquel reingreso a un barco lleno de desconocidos; mientras una muchedumbre de nativos, a regañadientes, se congregaba alrededor del cabrestante para levar, sentí un contacto baboso y lleno de bufidos resoplantes junto a mi mano.

—¡Tiba! —exclamé.

El enorme perrazo de aguas del señor Munificio, dando rabotazos, anunciaba que su dueño no debía andar lejos. En efecto, pronto apareció, con el atuendo más extraño que jamás haya visto a bordo de un buque militar: sobre su enjuta naturaleza, el buzo llevaba un mono de tela remendado en diferentes pedazos que dejaba solo manos y cabeza al descubierto; cubría el torso una peluda piel de llama, anudada con un sencillo tomador. El calzado eran polainas, también de piel y artesanales, adornándole el cráneo un vistoso sombrero peletero de color gris. Era así la viva imagen del cabrero de las cumbres, o, más literariamente, del propio Robinson Crusoe. Haciéndose el encontradizo, alzó la mano para saludarme, aunque pude suponer que me acechaba, como siempre, desde tiempo atrás.

—¡Qué casualidad, monseñor! ¿Os habéis alistado también para esta audacia? No os arriendo lo que se pueda ganar; el frío del norte no traerá buenos vientos de China. Además, vamos repletos de indios que no saben diferenciar un tenedor de una cabilla. Mirad cómo se atropellan para halar del fondeo a pique. Si el contramaestre Pindado no estuviera allí con su garrote, serían capaces de hacer girar el cabrestante del revés.

—Dicen que el jefe de escuadra anda con ganas de cobrarles cierta cuenta a los ingleses —repliqué, intrigante. Munificio alzó las cejas hasta que estas, su pelo fosco y el del sombrero quedaron confundidos en uno.

—Con las pocas provisiones que llevamos no podrá hacer más de un intento; los despenseros se quejan de lo vacías que están las bodegas. Según dicen, tanto el *Europa* como el *Montañés* van tan ligeros que enseñan cuatro o cinco tracas de la aparadura.

—¿Qué hacéis vos en el buque insignia? Os creía en el *San Pedro*, donde faena la habéis de sobra.

Me obsequió esta vez con una de esas miradas inconfundibles, sagaces y desconfiadas, con el ceño fruncido, de los peninsulares. Convencido al fin de que no bromeaba ni le tomaba el pelo, respondió:

—¿Aún no sabéis, monseñor, que como suboficial buzo de mayor rango de la escuadra he de embarcar siempre en el navío del señor Álava? Más que un buen buzo, el pobre *San Pedro* lo que necesita es un sacerdote como el padre Arellano, una oración y el viático. Aunque dicen los de lo blanco que estará listo para marzo… mucho optimismo me parece a mí ese. Es el *Europa*, cuya carena buceé ayer y no me dejó convencido… Meterá más de cinco pulgadas por hora a través del cosedero como esté bolinando más de cuatro o cinco días; luego, escupirá la estopada y, después, vuelta a empezar. Si lo sabré yo, que anuncié en el 90 la ruina del *Aquiles*, y ya dije que el tercer *Galicia* no llegaría al próximo siglo; pero nadie hace caso de los buzos.

Consideré más cierto esto último que lo primero, es decir, que fuera buzo asignado al buque insignia, puesto que en el *San Pedro*, durante el tifón, el señor Álava ni le había conocido. Pero, en cualquier caso, no dudé de su opinión profesional.

—¿Creéis que el *Europa* no está aún reparado? —pregunté no sin cierto resquemor.

Munificio sonrió adelantando cómodamente la pierna para asentarse sobre una de las polainas; debió pensar que le había creído a pies juntillas.

—Ay, querido monseñor —replicó teatral—, los barcos, como las personas, al contraer enfermedad crónica ya nunca la abandonan. Se acaba convirtiendo para ellos en un doliente acompañante y a veces se diría que prefieran, por costumbre, seguir con ellas a extirparlas brutalmente y quedar inválidos, incapacitados… o solos. Una buena enfermedad, monseñor, es como un buen criado: imprescindible.

Llegado este punto de su exposición, el buzo quedó observándome curioso, con uno de sus enormes ojos saltones mucho más abierto que el otro. ¿Habría querido insinuar…? Sí, evidentemente, había querido. Tenía que haberlo supuesto: las murmuraciones acerca de Ato, entre la antigua

tripulación del *Europa*, tenían que ser, como dicen los españoles, pan nuestro de cada día.

—No hay comparación, querido amigo —aseveré muy seguro—. Una enfermedad nos consume, mientras que un buen criado nos preserva.

—¿Y uno malo? —inquirió audaz.

—Nos roba —respondí irónico y ambos rompimos a reír. Decididamente, la buena sintonía con el señor Munificio permanecía incólume después de tanto tiempo y millas navegando juntos. Uno de los nuevos oficiales se aproximó:

—Tengan sus señorías la amabilidad de decirme qué encuentran tan divertido con este frío que se cuela hasta por el cuello de la camisa; en caso contrario, hagan el favor de abandonar la cubierta para el braceado de las vergas.

Así lo hicimos; pero reconozco que aquella gélida aventura del señor Álava no habría sido igual de no saber que mi amigo el buzo se encontraba a bordo.

Entre fríos vientos invernales la valiente escuadra del señor Álava, mezclada con nuestros buques, fue avanzando decidida con rumbo norte; frente a la región de Ylocos nos detuvimos una jornada para tomar sacos de arroz, que tanto nos faltaban. Allí Álava aprovechó para poner al corriente a los comandantes de sus planes: comparecieron en la cámara del *Europa* García del Postigo, Valcárcel del *Montañés*, L'Hermite de la *Preneuse*, Vargas de la *Fama*, Riquelme de la *Santa Lucía* y un joven compatriota, *monsieur* Bruneau, por nuestra corbeta.

Con la carta que recientemente habíamos confeccionado en el Departamento Hidrográfico de Arroceros (de la que yo respondía, estando presente por ello en la reunión) extendida sobre la mesa, Álava explicó en pocas palabras sus intenciones. El día anterior un buque danés procedente de Macao y con rumbo a Manila le había informado de que, a fin de mes, un convoy de diez mercantes ingleses se disponía a descender desde Cantón, por el río Yang, hasta el fondeadero de Macao, donde un navío inglés aguardaba para escoltarlos a los estrechos, con la probable incorporación de dos potentes fragatas enemigas similares a la *Preneuse*, es decir, capaces de enfrentarse a un navío. Estratégicamente preveía tres opciones: mantenerse en crucero en la posible derrota del convoy para interceptarlo, desechada por el jefe de escuadra porque era la que más tiempo requería, no disponiendo de víveres para ello. La segunda opción era perseguirles con rumbo sur en dirección a los estrechos de Bangka, Malaca y de la Sonda, también onerosa en

consumos: Álava la rechazó de un manotazo como el que espanta moscas. La tercera y, por lo tanto, la elegida, era la más audaz: navegar ciñendo el viento a toda vela, presentarse en la misma rada de Macao y atacar. Sospecho, conociendo a don Ignacio, que la prefirió no solo por eliminación, sino por permitirle devolver la afrenta de la incursión al abra de Manila con todas las de la ley.

Macao es un fondeadero de la costa china que queda en el extremo meridional de una península delimitada entre los ríos Xi y Zhu, este último conocido como río de las Perlas. Por su gran delta y su curso los buques del comercio se internan en tierra llegando a los muelles de Cantón. Allí los mercantes cargan y descargan, descendiendo luego por el río Yang y fondeando en la rada de Macao, donde se reúnen con su escolta antes de zarpar para los estrechos y el océano Índico. También pueden fondear al socaire de una de las islas, auténtico y multitudinario archipiélago como el mar Egeo, ocultándose en el cual no resulta difícil sorprender a los buques surtos siempre y cuando se respete el curso de los canales de entrada y salida como el Gran Leme, Gran Ladrón y otros.

—Nuestra táctica —dijo Álava siguiendo el curso del Gran Leme con el dedo—, empleando la *Lucía* y la *Brulle-Goule* en descubierta, consistirá en atacar con los navíos de guerra los de los británicos, mientras las fragatas se lanzan a la captura de los mercantes neutralizando a sus iguales que pudieran aparecer; en esta última acción, la *Preneuse*, siendo la más poderosa, está obligada a llevar la iniciativa —concluyó, mirando a L'Hermite, que afirmó con la cabeza.

—Así pues, señores —añadió para finalizar, con tono vibrante que electrizó a todos los presentes— dispónganse para el ataque y aleccionen a sus dotaciones para ello. Mantengan los cañones bien embragados para la navegación de bolina, con las portas de las troneras cerradas, pero listas para ser abiertas, que las piezas entren en función y el buque en combate. No toleren debilidades ni errores de los nativos y sustitúyanlos si no cumplen con su deber. ¿Alguna pregunta?

No las hubo. Todos, españoles y franceses, parecían embargados por la situación. Sin embargo, aún quedaban largos días de ceñida, dando bordos, antes de alcanzar la costa china.

—Excelente carta —comentó *monsieur* L'Hermite, llenándome de orgullo. Álava sonrió antes de arengarles con una frase que no había oído jamás:

—Buena suerte y buena caza, caballeros.

—Buena suerte y buena caza —replicaron, a coro, los seis comandantes.

Quedé, como todos los ingenuos que jamás han participado en un combate naval, convencido de nuestro éxito. Porque hay tantos imponderables… Y nuestro adversario era el peor posible: los veteranos *bull-terriers* británicos, siempre correosos y difíciles de vencer. Pero, si lográbamos sorprenderlos —tal como el señor Álava preveía—, el convoy sería nuestro ¿quién lo podía dudar?

Más de una semana después, dando bordos interminables por el mar de la China Meridional y con el entusiasmo diluido en una inmensidad de vivencias, miseria y asuntos domésticos y marineros de poca monta, me preguntaba cómo un hombre, el jefe de escuadra, podía mantener firme su voluntad no ya de atacar, sino de recalar sobre la costa china con toda la escuadra a pesar de todos los inconvenientes. El frío viento se había opuesto, tozudo, al progreso y los pobres nativos, poco acostumbrados a navegar y guerrear en estas condiciones, flojeaban y enfermaban dejando la dotación reducida a los imprescindibles; por si esto fuera poco, el vaticinio del señor Munificio había resultado certero y el *Europa*, abiertos los fondos de nuevo, venía a acumular tres pulgadas de agua por hora sobre palmejares. Aun así, con la *Preneuse*, era el buque más velero de la escuadra, dejando atrás a las fragatas y el *Montañés* frecuentemente. El desorden era, así, por desgracia, el modo de marcha habitual de la agrupación.

Lejos de desanimarse por ello, Álava, dejando a cada buque barloventear según sus necesidades, les puso como única e ineludible obligación llegar el 26 de enero al archipiélago de islas para tomar el canal del Gran Leme. Así lo hicieron, ocupando la corbeta francesa y la fragata *Fama* la cabeza de la agrupación, que solo abandonaban ocasionalmente para detenerse junto a algún junco chino que navegara por las inmediaciones y tomarle, voluntariamente o por la fuerza, el patrón o el piloto para que nos sirviera de práctico. Por ellos nos enteramos, para inmensa decepción, que el navío *Intrepid* y cinco mercantes habían partido rumbo a los estrechos días atrás, quedando otros quince mercantes en Cantón y ninguno en Macao. El buque danés, pues, nos había engañado o pasó una información errónea sin ser consciente de ello.

A pesar de todo, Álava decidió seguir adelante. Hacía un tiempo de perros, con frío y viento que laceraba la piel del rostro, lluvia y turbiones de variable intensidad. Instalado junto al piloto en la mesa de derrota, recuerdo las irrupciones del jefe de escuadra, con el capitán y los oficiales, para mirar la carta y dar rumbo preciso a la timonera, todos cubiertos con sus mojados

capotes de mar y las caras rojizas por el frío; pero, en sus corazones, abrigaban aún la débil llama de poder devolver un golpe humillante al enemigo y este hecho los mantenía en pie, luchando contra las adversidades y esforzándose. Íbamos a profanar la guarida enemiga; cada hora que pasaba, la tensión iba en aumento hasta la viva emoción. Finalmente, llegada la noche, el jefe de escuadra decidió fondear la flota en el canal del Gran Lanto, para evitar males mayores. La espera fue tensa, aunque todo el que pudo procuró dormir un poco; el nuevo día nos saludó con agua nieve y viento helado que calaba hasta los huesos, hasta el punto de que el jefe de la primera batería tuvo que subir a informar al comandante de que uno de los artilleros nativos había sido encontrado muerto junto a una pieza; pero ni siquiera este mal presagio hizo pensar a Álava en abandonar la partida.

No era el momento de echarse atrás; el *Europa*, con gavias y juanetes bien braceados y los mastelerillos calados, seguido por la *Preneuse* y la *Lucía*, enfiló con decisión el canal junto a las dos últimas islas antes del fondeadero de Macao. De pronto, el mástil de la corbeta francesa, que nos precedía, se cubrió de banderas de señales: «Dos buques enemigos en demora oeste-suroeste». Nuestro navío avanzaba ya, a casi diez nudos, por el espacio entre ambas islas y desde allí, a plena luz del día —para satisfacción del jefe de escuadra—, pudimos ver con toda claridad, a unas siete millas, ¡dos navíos británicos de dos puentes al ancla y completamente desprevenidos! Exactamente lo que habíamos venido a buscar. Pero el olor de caza fresca no perturbó la serenidad de Álava que, con cabeza fría, tomó tres medidas fundamentales: ordenar zafarrancho de combate, izar banderas británicas para engañar al enemigo y fachear las velas para que la *Preneuse* y la *Lucía* nos alcanzaran y emprender con ellas el ataque, porque tanto el *Montañés* como la *Fama* habían derivado mucho a sotavento y el bordo correspondiente les iba a retrasar en el momento menos oportuno.

Mientras, los británicos, a toda prisa, habían picado fondos a hachazos y largado cables, dejándose, junto con las anclas, todos los botes de servicio en el agua para escapar como alma que lleva el diablo a través del canal del Gran Ladrón. Apresurados fugitivos, les vimos cargar las proas de trapo para tener gobierno de arribada, antes de transluchar para emprender el bordo amuras a babor; según Álava, uno de ellos era el *Arrogante*. No teniendo ya nada que ocultar, mandó arriar la Union Jack e izar el pabellón español y su gallardete, que flamearon orgullosos aquella mañana del 27 de enero de 1799 en la rada de Macao con el enemigo en fuga. Visto que la *Preneuse* y la *Lucía* no llegaban, y el *Montañés* y la *Fama* estaban aún más lejos, el *Europa*

emprendió audazmente la persecución de los dos navíos británicos empujado por un crudo viento invernal, a casi doce nudos. La cuestión pudo complicarse seriamente para Álava, pues del fondeadero contiguo salió para incorporarse a los suyos la fragata *Virginia* de cuarenta y cuatro cañones como la *Preneuse*. El jefe de escuadra, imperturbable, dio instrucciones a los timoneles y oficial de derrota para tomar barlovento respecto del abandonado fondeadero enemigo, «robando» así el viento a los británicos de forma que en ningún caso pudieran volverse contra nosotros; como el *Virginia* no era rival para el *Europa*, la persecución prosiguió. Permítame aquí el lector hacer el inciso de que, si una imagen tengo grabada en la mente del jefe de escuadra don Ignacio de Álava, no es de los difíciles momentos en el cabo de Hornos, ni de la noche dando bordos en el laberinto del estrecho de San Bernardino, ni siquiera rogando a Dios, benemérito, cuando el tifón desarboló al *San Pedro* de todos sus palos; la estampa del marino que mi memoria grabó para siempre fue a bordo del reacondicionado *Europa*, irrumpiendo en el fondeadero enemigo para perseguir con bravura, a todo riesgo, tres poderosos adversarios mientras su gallardete flameaba desafiante al gélido viento asiático de la rada de Macao. Aquel día, los británicos comprobaron por qué le apodaban *Terrible*… y tomaron de él muy buena nota, como se vería en Trafalgar.

Lógicamente, aquello no duró pues no podía mantenerse el desafío por mucho tiempo. Aun así, el *Europa* tuvo coraje para disparar un cañonazo sobre el navío de cola, por si se dignaba a aferrar trapo y aceptar el combate; vana esperanza. La escuadra británica de Extremo Oriente huyó de la del general Álava en 1799 como ya lo había hecho en 1782, y frente al cabo Espartel, la del almirante inglés Howe de treinta y cuatro navíos frente a los treinta y dos de don Luis de Córdoba y *monsieur* La Motte-Picquet. El piloto y los prácticos alertaron a Álava de que navegábamos muy deprisa sobre aguas de poco brazaje y mal conocidas, por lo que este, sin esperanza de ataque, ordenó orzar para reunir sus buques, tomando, de ser necesario, el fondeadero de la isla de la Montaña. Pero los británicos, libres ya del acoso, orzaron también sobre la isla del Gran Ladrón, lo que les otorgaba buen posicionamiento para atacar los rezagados *Montañés* y *Fama*. Dándose cuenta de ello, Álava, a media tarde, resolvió unirse a ellos, dándoles instrucciones —con banderas de señales y al cañón— para volver a formarse y, como el enemigo no huía definitivamente, tratar de atacarle durante la noche. Pero el *Montañés*, auténtica y nefasta rémora de esta aventura, comunicó entonces que se le había roto la verga mayor, resultándole imposible navegar de ceñida. Las posibilidades de un ataque quedaban así definitivamente extinguidas y

aunque el jefe de escuadra valoró regresar al fondeadero enemigo para llevarse como trofeos las anclas y embarcaciones de servicio enemigas, al final desistió por no dejar solo en la noche al buque averiado volviendo a dividir la escuadra. Con todas las luces y fanales encendidos, emprendimos un veloz regreso a Manila gracias al viento por la aleta, llegando a la bahía el 2 de febrero. Veinte días después los dos buques franceses, tal vez algo decepcionados, nos abandonaron para poner rumbo a Surabaya.

La marcha de mis compatriotas y el frustrante resultado del ataque por sorpresa a la rada de Macao dejaron en mí una extraña sensación de depresión y vacío; el *Europa*, al mando de García del Postigo, seguía en el fondeadero de Cavite alerta y listo para zarpar, por lo que no se licenció a la tripulación. Álava, al parecer, no renunciaba a su proyecto de hostilizar el tráfico enemigo de Cantón a los estrechos con la llegada de la primavera; a este efecto, ordenó al *Europa* y la *Fama*, recién carenada esta última, tomar a bordo todo el trigo que nos enviaron desde el continente para un crucero de mes y medio sobre el litoral chino. Por su parte, con el *Montañés* y el recién acabado *San Pedro*, había decidido cubrir el paso de isla Verde, entre Mindoro y Luzón, para que los avisados británicos, siempre ojo avizor como aves de carroña, no comprometieran la llegada de la nao de Acapulco *Magallanes*, que venía de Sudamérica con dos millones y medio de pesos duros en caudales escoltado por la fragata *Pilar*.

A mí, como puede suponerse, mucho más que estos complejos movimientos navales me interesaba saber qué había sido de Nora y más en su estado. Tras numerosas gestiones y pagar más de un favor moviendo hilos civiles y militares, pude enterarme, desde mi forzada reclusión a bordo del *Europa*, que Nora había abandonado el servicio en casa de los Albéniz; de hecho, el discreto criado parecía haber desaparecido. Busqué, entonces, entre los nuevos amigos de Novales en su nuevo destino del *Montañés*; a bordo de este buque, el joven teniente «Vendaval», como se le apodaba, tenía gran popularidad y, de hecho, muchos echaron de menos su pericia náutica e iniciativa en la reciente incursión en la rada de Macao. Se le esperaba de regreso en breve y solo después de mucho tiempo logré saber, a través de un alférez que fuera guardiamarina del *Europa*, que había decidido tomarse unos días de descanso en una lejana población del norte de Manila denominada Los Ángeles. Así fue como deduje que Novales y Nora, tras darse de baja en la Armada y casa de los Albéniz, respectivamente, habían buscado un cómodo y discreto retiro para los últimos meses de gestación. ¿Se habrían casado? Sin duda, Nora tenía que asegurar al teniente que el niño era suyo, y la parroquia

de la localidad no aceptaría la administración de ningún sacramento a un recién nacido de padres solteros. Estaban obligados, quisieran o no, a celebrar el enlace y luego serían una joven familia feliz como las demás; definitivamente, en aquella historia, yo sobraba.

Pasé muchos días, en aquella primavera del año 1799, reconcomiéndome con tales pensamientos. Encerrado en el «cuarto del mago», empecé a identificarme con esta nueva y extravagante naturaleza de hombre solitario y meditabundo, como mi maestro, el señor Araoz o Napoleón, a la que parecía verme abocado. Sin embargo, en el fondo de mi ser, una voz insondable, que debía esforzarme en acallar, clamaba un «¡No!» rebelándose contra aquel sino tan desafortunado. Millares de hombres, me decía, viven casados felizmente casi toda su existencia; tienen sus hijos y, encima, se quejan. Pero otros muchos, sin embargo —monjes, eremitas, alquimistas, sacerdotes, militares y un largo etcétera— permanecen solos o célibes sin que nadie se lo reproche. ¿Qué era realmente lo que yo deseaba? ¿Estaba en condiciones de poder elegir?

Finalmente, la escuadra al completo partió, con los tres navíos mayores de nuevo en servicio. Más allá de los Mariveles, el *Montañés*, al que había trasladado Álava su insignia, izó una señal dirigida al *Europa* y la *Fama*: «Buena suerte y buena caza». Al inicio de esta nueva cacería todos nos las prometimos muy felices; pero, tras unas semanas sobre la costa china, el contramaestre Pindado, acompañado del jefe de carpinteros de Bacoor y con un señor Munificio muy mal encarado, se presentaron en la cámara para ver al capitán.

—¿Qué sucede? —pregunté de soslayo al segundo oficial.

—Doce pulgadas de agua por hora en la bodega —contestó, contrariado.

Todo había terminado. El *Europa* volvió al encuentro de la escuadra, vigilando y ejercitándose frente a Mindoro y Álava, conocido el informe, ordenó a García del Postigo regresar inmediatamente a Cavite; él lo haría después, escoltando los caudales. Para mi sorpresa, cuando el *Europa* echó el ancla en el placer de Bacoor, había alguien esperándome en la playa; no se trataba, por supuesto, de Nora, ni tampoco del señor Araoz. Era, con su silueta envarada, desafiante e inconfundible, el teniente Novales.

14
ORDEN DE RETORNO

—Su excelencia el jefe de escuadra —dijo el oficial, con cordial seriedad— nos ha informado con todo detalle de vuestra adscripción al cuarto de derrota del *Montañés*. He de confiaros que es para mí un honor.

El oficial de derrota del único navío superviviente de la escuadra que había partido de Cádiz seis años atrás era para mí entrañable conocido: se trataba del señor Talayón, personaje introvertido y, a bordo del *Europa*, aún suboficial, siempre a la sombra del piloto mayor señor Arcos, profesional de gran experiencia pero a veces algo obtuso. Liberado de este señor (que había decidido pasar al servicio de la Casa del Comercio de Filipinas) y ascendido en base a la cualificación obtenida durante los años pasados en Manila y dedicados al estudio de la navegación transpacífica en compañía de pilotos de la nao de Acapulco y prácticos filipinos, Talayón había culminado su preparación en el último viaje del *Montañés* al virreinato de la Nueva España, regresando listo para el cargo. Por mi parte, me alegraba de que, a pesar de los desaires de mi amo, Talayón no solo no albergara el clásico resquemor hacia el extranjero, sino que me premiara con su amistad y reconocimiento, al que traté de corresponder. Bajo su máscara de hombre retraído, reconcentrado y adusto, latía el afán de conocimiento, una rica vida interior e instintos de alegre percepción de la existencia que exteriorizaba en ocasiones, cuando percibía cierta confianza, ideales poéticos o exaltaciones contagiosas. Como le conocía bien, lejos de ahuyentarme o hacer mofa de él en estos momentos, le alentaba a dejar vagar su imaginación con sorprendentes resultados.

Aquel día navegábamos en una chalupa despidiéndonos definitivamente de la ciudad de Manila. Se trataba, pues, de instantes trascendentales: nuestros pies acababan de dejar la tierra filipina, tan llena de recuerdos y de nuestras vidas, probablemente para no volver a hollarla jamás. Ante nosotros, mirando a estribor según el sentido del remo, quedaban las lejanas siluetas en Cavite de los que fueran navíos de la escuadra y la Real Armada *Europa* y *San Pedro*

Apóstol; el uno había sido, para nosotros, como nuestra casa, el otro a punto estuvo de ser lo último que vieran mis ojos en este mundo durante un tifón demencial. Ahora, desahuciados el uno por podrido, el otro por viejo, quedaban allí, víctimas también, como tantos humanos, de la inexorable aventura circunnavegatoria a la que nos habíamos apuntado. Más alejada se veía también la fragata *Santa María de la Cabeza*, dando quilla sobre la grada. Declarados los tres inútiles para el regreso a la patria según orden recibida por el jefe de escuadra Álava el 5 de abril de 1802 —tras concertarse acuerdo de paz con la Gran Bretaña en Amiens—, estaban ahora bajo el mando de don Ventura Barcaíztegui, provistos aún, para contento del gobernador Aguilar, de casi doscientos cañones de diversos calibres, que quedaban para defensa de la plaza.

Por nuestra espalda, con cariz bien diferente —pues estos sí debían regresar—, la escuadra hacia la que nos dirigíamos: además del *Montañés*, donde izaba ahora su enseña el jefe de escuadra Álava, las fragatas *Fama*, *Pilar* y *Lucía* además de la urca o mercante de apoyo *Aurora*. Este último buque, junto con la *Ferroleña*, había sido enviada el año anterior por el cabo de Buena Esperanza con suministros de primera necesidad para la escuadra. Pero esta también andaba muy necesitada de trigo, por lo que la *Ferroleña* se envió a China a por un cargamento de harina mientras se preparaba la escuadra, queriendo la mala suerte que el día 15 de octubre, frente al arrecife Cauchí, la atrapara un tifón que la destrozó allí mismo, pereciendo veintinueve de sus tripulantes aunque el capitán Zarauz, saqueado por los chinos, salvara otros ciento cincuenta que trajo a Manila el *Coromandel*. Requeridas las autoridades chinas, habían perseguido ejemplar e implacablemente a los saqueadores, que fueron castigados. Talayón se volvió y, renunciando así simbólicamente al pasado, varado y abandonado sobre el litoral, contempló el único navío que quedaba de la escuadra antes de comentar:

—El *Montañés* es un buque magnífico ¿no creéis? Don Julián de Retamosa estuvo inspirado al concebirlo, con sus baterías de veinticuatro y dieciocho libras; no demasiado armado, pero tampoco indefenso. No muy ligero, pero tampoco pesado. Bueno, ahora cala casi nueve metros pero es que va cargado hasta los topes, agua, víveres, pertrechos y más dotación de la que ha llevado en ningún otro momento de la expedición. De los tres navíos de la escuadra es el mejor; pero siempre, a saber por qué, quiso pasar desapercibido. Querido señor Pirou, los navíos, como las personas, tienen su carácter y el *Montañés* el suyo. Puede que se intuyera elegido para las grandes

ocasiones y no quiso quitarle protagonismo a sus dos compañeros. Dejó al *Europa* capitanear la escuadra a través de medio mundo y ante el *San Pedro Apóstol* cedió papel principal de un tifón que también sufrió en carne propia. Del lamentable episodio de Macao, en el que estuvo francamente mal, mejor no hablar y más habida cuenta del tiempo transcurrido; que si a todo el mundo se le reprochara, como dicen del juicio final, todos y cada uno de sus pecadillos, iba a estar el paraíso más vacío que los primeros altares después de pasar los hunos. Tal vez estaba esperando, y bien que purgó las culpas yendo luego y viniendo otra vez de Acapulco; se sabía el elegido. Ahora aquí está, dispuesto, como la *Victoria* de Elcano, a completar la circunnavegación del globo.

Mirándose entre ellos, los marineros puestos al remo parecían extrañarse, sonándoles tal vez estas palabras de Talayón a mal agüero; pero cuando, años después, supe que un navío llamado *Montañés* había participado en la batalla de Trafalgar y salido bien librado de ella —aunque pereció su comandante a causa de las heridas—, me pregunté si el señor Talayón no tendría alguna especie de poder para el vaticinio adivinatorio. Sus palabras, sonaran bien o mal, lejos de la fantasía, no podían ser más atinadas. El *Montañés,* alias *Santo Toribio* (cuya construcción fue financiada a instancias del señor Bustamante, gobernador del Río de La Plata, para que la colonia cántabra en Buenos Aires regalara un bajel al rey con la sola condición de que su comandante fuera siempre cántabro nativo) puede que fuera nave sabia, predestinada para la gloria y las grandes ocasiones. En una de sus primeras misiones nos capturó la fragata *Ifigenia* en Córcega, cuando España y Francia estaban aún enfrentadas por la Revolución; posteriormente, acoderado en una pequeña localidad de la Costa Brava (Sant Feliú) sobrevivió al ataque de siete de nuestros navíos, que no quisieron, o pudieron, rematarle. Así era el *Montañés*: duradero, desapercibido, sabio y llamado a la gloria.

Ahora nos esperaba serenamente anclado en la barra del Passig con el fondeo a pique, para llevarnos de vuelta a casa dejando en Filipinas una buena parte —ya lo dije— de nuestro corazón. En siete años, es decir, durante dos mil quinientas cincuenta y cinco revoluciones de la Tierra desde que la escuadra llegó a Filipinas, todos habíamos sufrido el paso de peripecias, avatares y notables efemérides por nuestras vidas. Pero así son las órdenes de retorno: llegan desde la patria, y el almirante o jefe, guste o no, obedece sin rechistar. La consigna llegó en abril de 1802, como ya dije, y, durante los ocho meses siguientes, la escuadra se preparó concienzudamente a la espera del monzón favorable, es decir, de invierno, que sopla hacia el oeste de

noviembre a abril. Tocaba hacer recuento: el de los barcos, concluyó como se ha dicho. De las personas, muchos, lamentablemente, habían dejado en aquella tierra sus vidas, pocos en accidentes, los más en los hospitales a causa de la infausta disentería, que a tantos se llevó y se llevaría por delante (muchos embarcarían ya afectados por la enfermedad), sin distinción de rangos, procedencia, especialidad o grado. Esta artera guadaña se había llevado ilustres conocidos como el gaviero Rocha, el guardián Montilio, el guardiamarina Benedicto o el cabo Donjimena, pero también desconocidos por decenas y ¡oh, Dios mío!, a quien tan próximo habíamos tenido y hubiéramos dado gustosos nuestra vida a cambio de la suya.

Perdóneseme la digresión; hablábamos de las tripulaciones de la flota, de los que muchos quedarían residiendo definitivamente en Manila, a las órdenes de Barcaíztegui. De la oficialidad del *Europa*, el primero, Ayora, había regresado a San Blas por asuntos privados, en un buque del comercio; Merino servía como primer oficial de la fragata *Lucía*, al mando de Riquelme, contento por su ascenso, mientras Novales se afianzaba en su puesto de segundo del *Montañés*. Don Isidoro García del Postigo, que fuera capitán del *Europa*, había pasado a mandar el nuevo buque-insignia, manteniendo este navío como primero al que fuera segundo de Valcárcel, don Luis Uceda, con gran conocimiento del barco y perito en astronomía. El primer ayudante de derrota y piloto era un personaje intrigante, que, como el *Montañés*, parecía preferir el anonimato: un veterano de la nao de Acapulco con cara surcada por miles de arrugas, cuyo nombre era Loinaz. Como colaborador inmediato, no tardaríamos en conocerle.

Para el regreso a España embarcaron en el *Montañés* más de seiscientos tripulantes que, sumados al casi millar que dotaban las tres fragatas listas para zarpar con nosotros, significó que emprendían regreso a la patria aproximadamente la mitad de los que llegaron. Todo este equipaje, como se decía entonces, sumado a los pertrechos, víveres, aguada, leña y munición prevista para la jornada hasta los estrechos y, después, la larga travesía del océano Índico tenía el buque (cuyo calado normal eran casi siete metros con su desplazamiento de 2624 toneladas modernas, no de 972 kilos) muy hundido en el agua, dejando las troneras a poco más de un metro sobre la lumbre del agua, cuando el *Montañés*, precisamente, se caracterizaba por lo contrario: en las peores condiciones de mar, con velamen desplegado, lograba salvaguardar la primera batería a casi dos metros sobre las olas. Exceptuando este detalle, con el alteroso casco pintado de amarillo y negro, el navío aparecía a son de mar con aspecto majestuoso; al aproximarnos, no obstante,

a los costados —donde se ocultaban, como agazapándose, las bocas de los cañones tras ambas filas de troneras—, percibimos gran algarabía procedente de las cubiertas inferiores, llenas de gente. Días atrás, el jefe de escuadra había ordenado trasladar a bordo copia de toda la documentación, derroteros, libros, cartografía, etc, redactada en Arroceros, incluidos muchos enseres del «cuarto del mago» del *Europa*; así que, con tal muchedumbre y cargamento atestándolo todo, no me hice ilusiones sobre la comodidad que podría disfrutar, ni el alojamiento que me sería destinado.

—¿Qué le parece el nuevo ayudante de derrota? —pregunté al señor Talayón acerca del que sería nuestro compañero.

—Bueno —respondió este ambiguamente—, es marino de larga experiencia como el señor Arcos que, si recordáis, era un poco ¿cómo decirlo?

—¿Difícil? —sugerí.

—No, no.

—¿Obstinado? —intenté de nuevo.

—En fin, querido asistente cartógrafo —dijo, como eludiendo el calificativo—, será mejor que nos hagamos a la idea de que se trata de persona con mucho criterio y tal vez no le agrade trabajar con nosotros.

—En esta ocupación —repuse, refiriéndome a la derrota— no son raros los lobos solitarios. A bordo de una embarcación llena de brutos y autoritarios la ocupación intelectual resulta extraña y nos aísla del resto. Tal vez lo mejor sea prepararnos para lo peor. Nuestro trabajo no es fácil.

—Más con tarea tan extensa e ingrata por delante —acordó conmigo—. Empezando por este maldito estanque al que llaman mar de la China Meridional, con sondas que frecuentemente no rebasan el medio centenar de metros de profundidad. Hermoso pero letal; sobre todo si te atrapa un tifón. Creo que tenéis experiencia al respecto.

—Sí —hube de reconocer, recordando con un escalofrío mientras la chalupa se abarloaba a la escala del portalón del *Montañés*—. Pero miremos lo positivo: se puede fondear casi en cualquier sitio.

Talayón me miró, horrorizado:

—¡Al desabrigo total! —dijo, incorporándose para iniciar la ascensión, mientras mudaba a un leve tono de reproche—: ¿No estará su señoría volviéndose un heterodoxo?

Si lo soy, pensé, el jefe de escuadra sabría superarme con creces. El alto costado del navío ocupaba ahora toda nuestra atención, esforzándome en seguir los pasos del oficial de derrota; sabía, no obstante, quién nos estaba

esperando arriba y, aunque no sentía miedo, un recelo inevitable me embargaba cada vez que me topaba con Novales desde aquel encuentro, tres años atrás, en la playa de Bacoor, al regreso del *Europa* tras el frustrado crucero contra el tráfico enemigo británico en las costas chinas por el deterioro del buque. Tres años llenos de vida y sucesos, día a día, capaces de nublar aquel recuerdo hasta extinguirlo en la oscuridad. Recordaba, sin embargo, casi a la perfección aquel encuentro en la playa; lo primero que pensé, antes de saltar de la lancha, es que iba desarmado y el teniente llevaba colgando de la cintura un gran sable de la marina. Me tranquilizó, no obstante, el pensamiento de que, en tales condiciones y por muchos celos u ofuscación que nublara sus sentidos, no se atrevería a acometerme de esa manera. Puede que se conformara con humillarme o retarme a duelo; el caso, como puede figurarse, es que, avanzando hacia él con la arena crujiendo bajo mis pies, no acababa de tenerlas todas conmigo. Novales, por su parte, permaneció impasible, esperando sin dirigirme la mirada a que me aproximara. Lo hice y saludó de esta guisa:

—¿Ha sido buena la travesía?

—No todo lo que al señor García del Postigo le hubiera gustado. La tablazón de la aparadura se abrió sobre la costa china, metiendo el navío doce pulgadas de agua a bordo cada hora y obligándonos al abandono. —Suspiré. Novales sonrió, satisfecho; no parecía lamentar nuestra falta de suerte en una misión de la que se había ausentado.

—¿En qué puedo serviros? —añadí. Por primera vez pareció incómodo antes de responder:

—Mi mujer desea veros —afirmó con aplomo.

—¿Vuestra… mujer? —inquirí confundido, sin saber a quién se refería.

—Sí, maldita sea. Honoria ¿recordáis?

—Ah, sí; claro. Pero desconocía que os hubierais casado. Disculpad mi torpeza, pero los últimos días no he dormido mucho. Mi más cordial enhorabuena.

—No hay de qué; muchas gracias —parecía sincero y reconocido—. Debería mostrarme agradecido con vos, especialmente con vuestro difunto maestro: ahora somos muy felices.

Sentí de pronto como mi alma, grávida de peso infinito, iniciaba el descenso al más hondo de los abismos de la desesperación; temí por un momento que se me notara en el rostro. Pero el teniente Novales, afortunadamente, no me miraba directamente.

—Tenemos un hijo —añadió.

Ahora fue como si un filo ardiente, despiadado e inexorable, me atravesara el pecho hasta salir, sangrante, por el otro lado. Solo alcancé a balbucear:

—De nuevo os felicito, señor. Será un retoño precioso.

—Lo es —dijo, subrayando esta afirmación con una mirada feroz. Me sentí solo, abandonado y desprotegido en aquella playa inhóspita. Pero el teniente seguía hablando:

—Nora se siente agradecida con vos. Le gustaría que conocierais a nuestro hijo.

Ablandó el tono con la última frase y no pude sino contestar:

—Será un placer.

—¿Cómo decís? —interrumpió Talayón mis pensamientos poniendo los pies sobre la cubierta del *Montañés*.

—Decía que será un placer.

Talayón parecía perplejo:

—¿Fondear al desabrigo? ¿O abordar este bello navío para volver a casa?

—Puede que las dos cosas, amigo —le tranquilicé—. Solo estaba recordando algo.

—¿Referente a quién? —inquirió.

«A él». —Estuve a punto de responder, viendo la silueta del segundo oficial Novales en el alcázar. ¡Cuánto había cambiado! El muchacho joven, imberbe y audaz que había introducido en su navío a la amada disfrazada de criado era ahora un hombre joven pero sobrio, de rostro severo y adusto, padre de un pequeño muchachito de tres años. Filipinas había sido para él el paso de la locura adolescente a la madurez más cruda y responsable; su carácter, antes abierto y generoso, se había vuelto serio y reservado. La desconfianza, desconocida previamente, debía ser divisa de cada mañana, más en puesto como el que ocupaba. Y en toda su intimidad, en lo más sagrado de aquel hombre que hoy era duro y mañana probablemente peligroso estaba yo, el estúpido extranjero, atorado en mis errores y cruzado en su camino, con solo multitud de horas de estudio, trabajo y dibujo en el monacal retiro de Arroceros como bálsamo del dolor que llegó a abrasarme por dentro viendo a Nora con otro y luego, cuando todo lo demás sucedió… Ahora empezaba a ver mis heridas cicatrizadas, mas las suyas debían ser muy profundas: cuando me vio, simplemente me ignoró, como si no existiera y me dije que, probablemente, esto fuera lo mejor.

No pude, sin embargo, seguir recordando. La impresión era demasiado fuerte. Mientras, aún tras el señor Talayón, avanzaba hacia la timonera del

Montañés para trabar conocimiento con el piloto, evoqué aquel otro encuentro, en plena calle de Manila, dentro de la destartalada calesa en la que iba Nora con su hijo. Quedé maravillado, absolutamente rendido por este nuevo cambio, el tercero ya del que fui testigo, en su ser femenino: de modesto y discreto criado a muchacha y mujer plena y, de ahí, a feliz e incluso diría resplandeciente madre; llevaba la cabeza cubierta con un sencillo pañuelo mientras sostenía en los brazos al que parecía ser centro de la Creación. No hablamos mucho salvo articular monosílabos, pues su rostro lo decía todo; mas, ni por todo el oro del mundo, aunque la hubiesen matado allí mismo, habría revelado el único secreto que nos interesaba a Novales y a mí, es decir, de quién era el niño. El teniente lo daba por suyo y no cabía cuestionarlo sin mancillar honor y tener que echar mano al arma para dejarlo sin mácula, por sangre que corriera sobre los adoquines; y ella no lo revelaba porque tal vez ni siquiera lo sabía. Así quise pensarlo. Entonces ¿para qué verme?, ¿solo para transmitirme que era una esposa feliz mientras yo quedaba en la cuneta, abandonado a mi suerte? Puesto que, en aquella época de la ciega juventud, esto es lo único que uno mira: lo que le afecta directamente. Ni siquiera recuerdo, a pesar de serme mostrado, cómo era aquel pequeño, si se parecía a alguien o si su sola contemplación era capaz de remover algo profundo en mi interior.

Ahora sería bonito —y exculpatorio, tal vez— decirlo, pero confesar tales cosas sería mentir y, con respecto a lo vivido ha largo tiempo, lo único que no se debe ser es embustero. Eso es lo que creo, al menos, aun cuando tenga por seguro haber leído decenas de libros de historiadores que vivieron estas agitadas épocas y después dejaron, como legado, cuantos embustes y patrañas quisieron. Lo cierto es que para mí lo único que importaba era cómo quedaría Nora, la Nora de antes, en mi vida, y todo apuntaba a que podía despedirme pues tal mujer ya no existía; tendría, pues, que aprender a crecer por mí mismo, sin más mentores ni apoyos emocionales, endurecer mi alma y conciencia y hacerme un hombre. Inútil desafiar a Novales pues Nora jamás lo aceptaría y la memoria de mi maestro, tampoco. Pero, antes de la despedida, ella dijo:

—Todo irá bien a partir de ahora. No debes preocuparte.

Lo que me deja en la más absoluta desazón pues si algo demuestra este pronóstico es que las féminas, aparte de no controlarlo todo, carecen de capacidad para el vaticinio. Bien es cierto que aquellas palabras, dentro de todo lo catastróficamente malo, no eran lo peor; dejaron cierto poso de optimismo y buena ventura en mi ánimo y tal vez, solo por ello, merecieron

ser pronunciadas. De nuevo felicité al teniente y me dispuse a sumergirme, en cuerpo y alma, en mis tareas de Arroceros para olvidarme de todo. Por lo que creo, ellos regresaron a Los Angeles, compareciendo Novales periódicamente en su plaza de la Armada.

—Os presento al señor Loinaz —dijo Talayón, alargando la mano. El presentado hizo lo mismo y yo, que no iba a ser menos, llevé la mía al encuentro de este señor. En el rostro de aquel hombre, que parecía una piel devastada, resaltaban no obstante ojos inquisidores y curiosos, atentos a todo lo que sucedía a su alrededor. No sé si dijo algo en respuesta a mi saludo protocolario; si lo hizo, ni yo ni Talayón lo escuchamos con claridad. El oficial titular, es decir, este último, quiso extenderse a continuación en un pequeño comentario sobre nuestro trabajo; lo hizo con su aire habitual, desenvuelto y algo imaginativo, mientras Loinaz y un servidor le escuchábamos atentamente. Correspondiome a mí, cuando Talayón terminó, explicar la cartografía y derroteros de que disponíamos, de dónde procedía cada uno, cómo se manejaban con los índices, etc. Al final de lo cual, aquel señor solo dijo:

—Así pues, si no he entendido mal, vos trazáis las cartas y vos la derrota ¿no es cierto?

—Así es —corroboramos.

—Será entonces un placer pilotar a vuestras órdenes —concluyó, sin añadir palabra más.

Talayón y yo nos miramos y el señor Piloto nos contempló expectante, por si teníamos algo nuevo que decirle. Eso fue todo; o, como decía el soneto, que no hubo nada. El señor Loinaz, a pesar de su avanzada edad, era individuo sorprendente. Callado y siempre discreto, se abstenía de juzgar y del dogma al que el señor Arcos era tan aficionado; pero, además, estaba lejos de la taciturna culpabilidad del señor Araoz y a años luz de la iluminación ilustrada de mi amo. Este distanciamiento le permitía prescindir también de la vehemencia de estos casos, en especial, el primero y el último; como buen marino, Loinaz gustaba de navegar ligero de equipaje aunque, en contraprestación, a veces en su compañía uno se preguntaba si se hallaba de ser humano acompañado. Se fraguó de este modo, con la destreza adquirida por el señor Talayón, mi modesta aportación documental y la avisada sanción sensata y oportuna de Loinaz un cuarto de derrota no solo de provecho para el jefe de escuadra sino en el que era muy agradable trabajar, alentando la consecución de buenos resultados el siguiente desafío en el que nuestra pericia fuese puesta a prueba con la plusvalía correspondiente. Álava,

dándose cuenta, nos mimó cuanto pudo; don Isidoro, prudente como siempre, hizo que funcionáramos al mayor interés del buque y Uceda, experto como se ha dicho en navegación astronómica, no dudaba en agregársenos para verificar, confirmar o corregir nuestros cálculos.

Por fin, el 6 de enero de 1803, tras presentar respetos y despedirse del gobernador Aguilar, capitán general de Filipinas, embarcó en el *Montañés* el jefe de escuadra; pero no dio aún orden de zarpar. Quedaba por embarcar ganado vivo y verduras frescas; los contadores, en extenuante y minucioso trabajo de Sísifo, fueron dando remate a las listas y, por último, Álava, tras repartir los sobres de instrucciones para cada uno de los comandantes, ordenó a la flota pasar del 6 al 7 de enero, para dar por descontada la jornada que ganaríamos navegando siempre, al amanecer, con el sol a la espalda, persiguiéndolo a la anochecida. También se pusieron en hora los dos cronómetros de acuerdo con el Le Roy —que el jefe de escuadra guardaba como oro en paño— y, por último, que no menos importante, hubo de apaciguar en la cámara a frey Miguel Arellano y el padre La Fuente los cuales, como capellán y superior de la escuadra, se negaron en redondo a perder un día del año, pues la causa científica no les pareció suficiente para el trastorno que se producía en el santoral y la celebración de preces, vísperas, fiestas y oraciones. Hecha la excepción para este menester quedó la escuadra lista para levar el ancla y lo hizo por fin al buen viento de la bahía, que los cinco buques recorrieron sobre el agua lisa y aplacerada, con toda la lona extendida, en un tiempo sorprendente. A las dos de la mañana, tanto avante los Mariveles, con Corregidor, la Monja y el Caballo ya por la estela, quedó la bahía atrás para siempre en la oscuridad; la abandonamos no como residentes honrados ni soldados cumplidores que habíamos sido, sino como auténticos ladrones. Mas no lo hicimos por haber perpetrado estrago alguno, sino, precisamente, para que la nostalgia por todo lo dejado atrás no estragara nuestro espíritu cuando tan larga peripecia nos quedaba aún por delante.

Durante diez días, antes de afrontar los tiempos variables y arrecifes de los estrechos, la escuadra se arrimó a la costa de la Cochinchina, tomando para ello las marcas convenientes, como Pulo Etor, Pulo Toti o Pulo Lingen (en indonesio *pulo* no significa otra cosa que isla). A pesar de navegar así holgados, como yo sospechaba, el jefe de escuadra mandó preparar en todos los barcos maniobras de fondeo de tres cables de longitud —más de medio kilómetro— mientras acuciaba a oficiales y el cuarto de derrota para localizar las marcas de baliza a los estrechos. El señor Talayón sudaba en su grueso traje con la humedad y el ejercicio constante pero la adecuada cartografía, por

mí deducida de cartas inglesas conseguidas por Araoz en Cantón y francesas de *monsieur* De Aprés copiadas a mis compatriotas de la *Preneuse*, otorgaban la seguridad para que él y Loinaz trazaran la derrota con precisión. Por el sur, remontando cada vez más al este para nosotros, dejábamos el inmenso banco de arrecifes Bunguran al noroeste de Borneo o bajos de Luconia (islas Spratly); salvado este invisible obstáculo, con las velas braceadas a ceñir y sondas de no más de cuarenta metros, pudimos dar rumbo directo al estrecho de Bangka entre la isla de este nombre y Belitung, conocidas en otras cartas como Taya, Sabang y Gaspar, que dan acceso al mar de Java. Cartográficamente (no digamos para la segura navegación) se trata de un estrecho muy complejo, con varias islas en su interior, tres de ellas mayores, reproduciendo un «estrecho dentro del estrecho» entre Lepar y Mendanau, que presentan un islote entre ellas. Por su parte, el estrecho de La Sonda, algo más amplio, tiene forma de concha como un doble estrecho con islas en su interior, la última de las cuales es la famosa Cracata (Krakatoa). De ahí la necesidad de una minuciosa derrota, muy prudente navegación nocturna y exacta y detallada cartografía.

El día 18 llegamos a las islas Anambas, prácticamente sobre el ecuador, formándose la escuadra para emprender el siguiente y difícil tramo de los estrechos con la *Lucía* por delante y el *Montañés* entre una y dos millas por su estela, cerrando la marcha la urca y fragatas restantes. A partir de este punto se afrontaron algunas inquietudes como detectar fondo a diecinueve brazas (30 metros), perder por completo las marcas entre la lluvia y pasar gran parte del día en facha por no poder situarnos a causa de la oscuridad y la cerrazón; el señor Álava supo compensarlo con paciencia y aplicado empeño, llegando a fondear por primera vez al total desabrigo (como predije) el día 20 de enero en veinte brazas de agua para pasar la noche sin peligro.

Fueron días desagradables y muy incómodos para las tripulaciones. Hacinados en las cubiertas bajas y el sollado cuando llovía, la pegajosa humedad volvió los atestados buques insalubres, extendiéndose las plagas y enfermedades aún más. Contra ello, Álava ordenaba a los comandantes orear los cois y ropa del equipaje de los buques en cuanto mejoraba el tiempo, administrar diariamente a la dotación una ración de licor de ginebra en agua y practicar frecuentes fumigaciones de las cubiertas bajas con pólvora y sulfúrico, que, aun siendo ineludibles, ocasionaban enojosas molestias a la gente; en especial, a los enfermos, que padecían estoicamente tanto sus propios males como los baldíos palos de ciego que daban sus compañeros con el buen propósito de erradicarlos definitivamente.

El paso del estrecho de Bangka desde el mar de la China Meridional al mar de Java, sembrado de arrecifes esparcidos al azar —con sondas entre 10 y 20 metros de agua bajo las quillas y corriente hacia el sur— resultó buena muestra de la pericia náutica adquirida por la escuadra para navegar en estas aguas desde la complicada novatada del estrecho de San Bernardino en 1797. Álava mandó botar la chalupa del *Montañés* para que, sondando, precediera a la *Lucía*, e hizo cubrir las cofas de trinquete y mayor de esta fragata y el navío de vigías con catalejo atentos a los bajos. Así, durante el día 22, nos fuimos internando en el estrecho hasta que desfogó un chubasco dejando la visibilidad reducida a apenas unos metros; considerado el peligro por los bajos próximos, el jefe de escuadra ordenó fondear al desabrigo disparando un cañonazo, señal convenida para que el resto de los buques hicieran lo mismo. Durante las más de dos horas que duró la turbonada se mantuvo preocupado e inquieto, pero cuando, al fin, cesaron la lluvia y el viento aclarándose el horizonte, descubrió, para su gran satisfacción, las tres fragatas y la urca fondeadas en las proximidades del *Montañés*, en perfecto estado. Esto debió animarle tanto que, con muchas horas de luz aún por delante, ordenó acto seguido levar al buque insignia para aprovechar el propicio vientecillo del norte que había quedado; nuestro bote, que se había abarloado a la *Lucía*, vino rápidamente a nuestro encuentro mandado por el señor Loinaz, pero a la fragata le costaba mucho levar y Álava, como en los viejos tiempos, decidió guiar la escuadra con su navío, personalmente.

Durante el resto del día el *Montañés* descubrió y marcó los bajos de Velvedere y Warren Hastings, muy visibles por la rompiente sobre ellos, cruzando ya de noche entre las islas del estrecho a una milla de la de en medio, sin novedad y precedido por la *Lucía*, que había recuperado su lugar en la formación durante la caída de la tarde. Surcando así, aun por breve tiempo, las aguas del mar de Java con viento bonancible, surgieron ante el bauprés, por la amura de estribor, los cálidos contornos de la isla de Sumatra. El estrecho de La Sonda, sin solución de continuidad, nos esperaba, pero el jefe de escuadra decidió tomar el fondeadero de las islas Dos Hermanas a las nueve de la noche del 24, por quedar muy cerca el cambio de corriente, desfavorable a nuestra derrota. Resultó muy oportuno porque, poco después, nos alcanzó un impresionante chubasco con aparato eléctrico que remojó a conciencia los cinco buques españoles y dos mercantes portugueses surtos en el mismo fondeadero; por esta vez, los oficiales y el cuarto de derrota —extenuados a estas alturas— pudimos descansar tranquilos.

De madrugada, con viento fresco del noroeste muy favorable, ya estaba de nuevo en actividad la escuadra haciendo sonar activamente molinetes y cabrestantes para la leva. Álava quería aprovechar la jornada y la corriente, también favorable, para cruzar el estrecho de La Sonda lo antes posible y evitar el fondeo en las costas de Java, que se tenían por insalubres para los europeos. Lo logró sin incidentes meteorológicos, quedándonos, sin embargo, con muy poco viento en las proximidades del famoso Cracata, que acabó por depararnos brisas en contra. No importaba; unos cuantos bordos nos situaron al fin en el océano Índico, con toda la mar por delante, lejos de islas, bajos, arrecifes y trampas orientales para las quillas para siempre, sin otro camino ante la proa que el imaginario conducente al cabo de Buena Esperanza. Libres de puntas, el potente viento del sureste señoreó las cubiertas y la arboladura del buque, prometiendo espléndidas singladuras. De ello disfrutábamos tras tantos días de tensión cuando, a indicaciones del jefe de escuadra, se prepararon para izar señales de banderas para otro buque.

Novales y yo, alarmados, nos precipitamos desde el combés y el alcázar para ver a cuál se dirigía. La razón era simple y al fin habré de dar explicación: a bordo de la fragata *Fama* viajaba también a Europa cierto muchachito puesto por su padre declarado a cargo de un aya contratada, de nombre Casilda, y por el otro posible —al que ya conocen ustedes—, al cuidado y vigilancia del señor Munificio, embarcado en la *Fama* para el regreso por ser esta la que peor tenía los fondos de toda la escuadra. A cambio, su queridísimo Tiba campaba bien a sus anchas en la bodega del *Montañés*, donde logré acomodarlo pagando por sus cuidados. Todo este cambalache hubo de ingeniarse en su día tras el fallecimiento de la madre del pequeño, el año anterior, víctima de la disentería; ruego, llegados a este punto, no se pidan más detalles al respecto, demasiado dolorosos para mí. La realidad ni se elige ni tampoco se sueña; algunos logran manipularla y, los más, la padecen; baste decir que la fatalidad dejó a Novales viudo y a mí, ya relegado, convertido en loco amante desahuciado de la nada.

El mensaje era para la urca *Aurora*, a la que Álava concedía libertad para navegar con independencia pues resultó demasiado lenta para marchar con la escuadra. El *Montañés*, recientemente revestido con planchas de cobre en la obra viva, y las tres fragatas, eran capaces de promediar singladuras de más de doscientas millas diarias liberados de esta rémora. Así, sin más trámites, emprendió la escuadra el que sería tercero de sus grandes periplos después del vivido en el Pacífico y el Atlántico años atrás. Este tampoco desmerecería.

Entre los que salieron a cubierta para tomar el aire puro estuvo el señor Araoz, que había caído enfermo los días anteriores no por enfermedad alguna, sino probablemente envenenado o con síntomas de intoxicación por las brutales fumigaciones. La estancia en Manila y sus frecuentes viajes a Macao le habían dejado exhausto y se le veía más viejo y gastado, enjuto y desmejorado. Me acerqué a él discretamente, esperando hasta que quedamos solos:

—De nuevo con toda la mar para nosotros, señor Oidor —espeté.

—Como toda la eternidad. Ojalá; amén —replicó, enigmático.

—Hace años que vos y yo tenemos conversación pendiente —aventuré sereno. Me miró de hito en hito antes de afirmar silenciosamente, tal como solía hacer cuando concedía la razón:

—No habéis olvidado. Al fin caísteis en la cuenta.

—No puedo olvidar; el sufrimiento revive fantasmas. La razón busca explicaciones.

Dio un suspiro como si lamentara todo lo que había sucedido.

—Debéis esforzaros en dar reposo a vuestro espíritu —me exhortó, prometiendo luego—: Hablaremos. Pero no ahora. Dejad que me reponga.

15
UNA MAR SIN FIN

En las tierras y mares que acabábamos de dejar atrás al océano Índico le llaman el *Laut Chidol*, es decir, Gran Mar Malayo. Pero, en realidad, es como hermano menor del Pacífico. Como este, tiene cálidas aguas ecuatoriales, tropicales e incluso gélidas contiguas al Antártico explorado por el señor Cook; también, y a diferencia de su primo el Atlántico —en el que son raras — se dan con profusión las islas bajas y arenosas, a cubierto de interminables barreras de corales y arrecifes. Otras, unas pocas, son mayores, países sin explorar aún, y alguna, perdida en su extensión sin fin, apenas llega a hogar de algún eremita, refugio de animales exóticos o especies vegetales endémicas.

Durante los primeros días, mientras el *Montañés* y las fragatas se internaban, a toda vela, en él, la tripulación vio su rutina diaria regularizada, las precipitadas e inesperadas maniobras de las aguas orientales empezaron a ser un recuerdo y, exentos de tales sobresaltos, la rutina diaria impuso sus propios ritmos de navegación de altura, permitiendo normalizar y sanear convenientemente unos buques que habían zarpado de Filipinas excesivamente sobrecargados. Ahora, tras casi un mes de accidentada navegación, los cascos, descargados de una buena proporción de agua, víveres y leña ya consumidos y con los equipajes y personas «encajados» por la lúbrica humedad y el pertinaz e inexorable balanceo, empezaron a verse cómodos, flotando convenientemente sobre la mar y con algún espacio interior en el que moverse. Inevitablemente, entre los innumerables enseres procedentes del confortable «cuarto del mago» del *Europa* (que tanto y tan a menudo llegué a echar de menos a bordo del *Montañés*) estaban algunos libros estibados precipitadamente en nuestros atestados cubículos; un buen día, el movimiento del buque debió desprender del montón uno de ellos con las páginas desencuadernadas y ennegrecidas por la humedad. Era el libro de Pigafetta sobre la vuelta al mundo de Magallanes-Elcano, cuya lectura

abandoné años atrás, desde antes de la muerte de mi amo. Por simple curiosidad, indagué en sus páginas acerca de la travesía del océano Índico que ahora nosotros iniciábamos; pero, desde Timor al cabo de Buena Esperanza, el paradójico italiano apenas había escrito nada. En un principio creí que las páginas referentes al hecho se habrían perdido, o no constarían en nuestra edición. Pero no: era un hecho. El Índico había pasado para el autor como si este mar no existiera, lo que encontré sorprendente.

No obstante, repasar aquellas líneas añejas despertó en mí la curiosidad de lo que me había quedado por leer. ¿Dónde lo había dejado? Creí recordar que Magallanes perdió la vida luchando en una estéril escaramuza, mientras sus lugartenientes, regresados a Cebú, fueron sorprendidos y asesinados por un reyezuelo local, matanza en la que, además de los que habían tomado el mando, perecieron utilísimas personas para la expedición como el piloto Barbosa o el astrónomo San Martín. Privados así de sus guías y liberados repentinamente de la opresora disciplina del Fidalgo da Cota portugués, los supervivientes hicieron recuento: habían sufrido, en total, setenta y dos bajas, lo que dejaba los efectivos reducidos a apenas un centenar de hombres. Demasiado poco para las tres naves, necesitadas, según costumbre de la época, de al menos cuarenta o cincuenta tripulantes para cada una.

Muchas veces, la forma de salir del anonadamiento consiste en dedicarse a resolver cuestiones diarias e incluso domésticas si se quiere. Los supervivientes de la expedición fueron liberándose de la pesada consternación por el doble y dramático descabezamiento de la flotilla, poniendo manos a la obra y, con ello, cambiando dentro la propia piel. La nao *Concepción*, demasiado vieja y cansada para seguir adelante, resultó víctima propiciatoria de este cambio; desprovista de todo su equipamiento, pertrechos y provisiones en beneficio de las otras dos (*Trinidad* y *Victoria*) fue quemada y abandonada en Bohol mientras su gente engrosaba las dotaciones supervivientes. El nuevo mando lo ostentaba el piloto Carvalho, al que se consideró capaz de sacarlos de aquel infierno en que se había convertido el interminable archipiélago tagalo.

La subsistencia era el problema acuciante; tras huir de Cebú renunciando a represalias por la matanza, los supervivientes habían recalado en la isla de Negros y la parte occidental de Mindanao, donde solo encontraron pobreza y falta de recursos; se cambió, pues, el rumbo al noroeste, donde, tras una decepcionante visita a Cagayán, la travesía del mar de Joló les deparó al fin la recalada en Palawan, una isla rica en frutos y animales que los indígenas intercambiaban con facilidad. Repuestos así, por el momento, de una

situación desesperada, la travesía del estrecho de Balabac les abrió el norte de Borneo, sede de los sultanes musulmanes de Brunei. La ejecutoria del miserable Carvalho llegados a este punto demostraría pronto su incapacidad para el mando. La expedición fue recibida en olor de multitud el 8 de julio de 1521 en el puerto de Brunei; pero, menos de veinte días después, se produjo un terrible malentendido al verse ambas naos sorprendidas en el fondeo por una impresionante flotilla de doscientas piraguas y embarcaciones en son de guerra. Escarmentados por lo sucedido en Mactán y Cebú, los expedicionarios dieron la alarma, abriendo fuego contra ellas y pasando al ataque. Carvalho llegó incluso a capturar el buque principal de la flota, un junco sin armamento artillero lleno de personajes, jefes militares y tres hermosas mujeres. En realidad, aquella flotilla venía de una incursión de represalia a varias tribus locales al norte de la isla; pero Carvalho, en vez de pedir disculpas y devolver los prisioneros cubiertos de regalos, decidió pedir rescate por ellos y quedarse con las mujeres. Ni los engaños de Mactán y Cebú, ni los crímenes y masacres precedentes podían justificar comportamiento semejante, que convertía la expedición en una horda de delincuentes secuestradores. Obtenidos algunos rescates, zarparon impunemente de Brunei, abandonando incluso a su suerte a algunos compañeros que quedaron en tierra. No cesarían ahí los desmanes; pocos días después, merodeando de regreso al mar de Sulú, capturaron una piragua cargada de nueces de coco. La declarada práctica de la piratería y el secuestro degradaba aún más la expedición, convirtiendo una honrosa embajada europea en simple vagabundeo al acecho en aguas y tierras con sus propios usuarios y monarcas. Era más de lo que se podía llegar a soportar; había, además, una misión que cumplir.

El estado de las naos era tan deplorable que en aquellas mismas aguas, con gran peligro de verse sorprendidos, vararon ambas naos en una isla solitaria durante casi dos meses para reparar la obra viva. También, según cuentan los cronistas, para ajustar cuentas con Carvalho, depuesto inmediatamente sin discusión. El nuevo mando pasó al terrible comisario de Magallanes, Gómez de Espinosa; pero la acuciante necesidad práctica hizo necesario delegar poder en subalternos, en especial, pilotos y maestres supervivientes. Es entonces cuando —le gustara a Pigafetta o no—, emerge como líder de los últimos la figura del veterano Juan Sebastián Elcano. Los textos consultados por mí posteriormente al respecto aún cuestionan quién mandaba llegados a este punto, si Espinosa, ligado al antiguo bando autoritario de Magallanes y autor de la primera ejecución de San Julián, o Elcano, claramente de la facción sublevada en aquel puerto. Tras una larga

experiencia a bordo de navíos del rey, y consideraciones hechas en su día por mi maestro, creo que no sería descabellado pensar que Espinosa, manteniendo el papel de representante de la «nobleza» real en la flota y Elcano, factótum de la palpable realidad, se vieron forzados a tolerarse en una comprometida situación que devengó una bicefalia de hecho, añadiendo pericia y fuerza de trabajo a la simple función representativa.

Clarificado de este modo el mando, parcheadas las naves y avenidos los comandantes, la expedición abordó definitivamente el objeto que ni Magallanes ni Carvalho, por razones que han quedado sin precisar a no ser el pánico, la locura o la imperdonable dispersión mental, habían abandonado: las islas Molucas, el Maluco al que llevar las credenciales del rey a través del mar del Sur; aun cuando, en las condiciones actuales, poco más pudiera hacerse que una recalada diplomática adoptando los acuerdos amistosos preliminares convenientes. A ello parecieron aplicarse, al fin, Espinosa y Elcano, con la inestimable ayuda del maestre genovés Punzorol que, empleado en su día en las naos de Portugal, conocía aquellas aguas. De vuelta en Mindanao a la búsqueda de prácticos isleños, deshicieron parte del camino andado por un auténtico dédalo de islas, rumbo sur-sureste, estableciendo luego rumbo a su destino. Por fin, a inicios de noviembre de 1521 y tras cruzar el paso de las Molucas, alcanzaron el puerto de Tidore, donde les recibió el sultán moluqueño Almanzor; el objetivo marcado por las capitulaciones del ya emperador Carlos V se había alcanzado.

El monarca dueño de las riquísimas islas de La Especiería, el Maluco, que estaba haciendo millonarios a los portugueses, resultó personaje singular: gran astrólogo, galante y servicial, se puso por completo a disposición de la embajada llegada de tan remotos confines. Debió, no obstante, quedar decepcionado por la parquedad y seria arrogancia de Espinosa y la burda tosquedad de Elcano; probablemente dedujo pronto que trataba con subalternos de tercer o cuarto rango —como era el caso— alejados de los nobles representantes que quedaron abandonados o muertos en San Julián, o fueron despedazados en Mactán; una delegación, en suma, descabezada. No obstante, se interesó por las cochambrosas naves, sus recursos de guerra — solicitó y obtuvo la celebración de maniobras navales con fuego de artillería — y colaboró en sus pretensiones, es decir, la compra de varias decenas de toneladas de las mejores especias (clavo) con las que llenar las bodegas de ambas embarcaciones.

Debió aliviar no poco tan deslucida situación la presencia de un intérprete-embajador, viejo conocido de Almanzor y familiar para los recién

llegados; este utilísimo individuo, olvidado por la historia, fue el portugués Pedro Alfonso de Lorosa que, a pesar de los edictos y avisos publicados por el rey luso contra la presencia de castellanos en sus dominios y quien les prestara ayuda en las ricas y estratégicas islas Molucas, decidió tomar partido por los expedicionarios, pues era conocido por los portugueses supervivientes del clan de Magallanes y deseaba emprender el regreso a Europa tras más de tres lustros en aquel lugar. A cambio de pasaje en la *Trinidad*, Lorosa informó de las peculiaridades del lugar, el carácter fiable de Almanzor y, sobre todo, que la verdadera amenaza para la expedición no provenía esta vez de la traición nativa, sino de los propios portugueses, que ya habían mandado en persecución de Magallanes y sus viejas naos la escuadra de López de Sichera, con seis galeones, y la nao de alto bordo de Francisco de Faria; todo esto conocido por Lorosa por la recalada en Tidore, casi un año antes, de la nao de Tristán de Meneses.

Espinosa y Elcano no se hicieron ilusiones de lo que les esperaba si caían en tales manos, activando al máximo los preparativos para zarpar. Pero el bueno de Almanzor (que, según se sabría después, había rechazado una intriga para apresar a los expedicionarios) se negaba a dejarlos partir, tomándose muy a pecho su precipitación, como si fuera una demostración de desconfianza o, peor aún, que no se concedía valor a su palabra de sultán. Aquí, desde luego, se echaría mucho en falta la mano hábil y falsaria si se quiere de unos buenos diplomáticos cortesanos que, absolutamente inútiles para la gobernación de las naos, habían ido pereciendo en el intento; incapaces de sobrevivir a la insospechada dimensión que alcanzó la epopeya, no estuvieron cuando más falta hacían. Deshaciéndose en atenciones, Almanzor llegó incluso a conseguir el suministro de especias personalmente, embarcando personajes reales que sirvieran de ayuda; pero la única respuesta de sus ceñudos, agobiados y groseros huéspedes fue emprender la fuga en cuanto hubiera ocasión de ello.

Por fin, el 18 de diciembre de 1521 quedaron la *Trinidad* y la *Victoria* repletas y listas para zarpar, ambas con velas nuevas y cuarenta toneles de agua potable cada una. Los cien supervivientes se distribuyeron entre las dos naves, embarcando Lorosa y Punzorol, para su desgracia, en la primera. No había hecho la *Victoria*, que precedía la marcha, sino alcanzar mar abierto, cuando desde la *Trinidad* fue requerida urgentemente: la que fuera capitana de Magallanes y aún buque insignia de Espinosa se había abierto de fondos nada más levar el ancla; por muchos esfuerzos que se realizaron —Almanzor

mandó incluso sus propios buceadores— no fue posible localizar la inoportuna vía de agua.

Así pues, la *Trinidad* no podía zarpar; habría que alijarla por completo de su cargamento, pasar a tierra también toneles de agua, provisiones y pertrechos, y abatirla sobre la playa para localizar la avería, calafatearla y completar la carena. Pero ¿y la *Victoria*? En este instante decisivo, uno de aquellos momentos transcendentales en que ambos capitanes decidieron no solo el destino propio, sino el de su gente y sus buques en el increíble y caprichoso salto a la posteridad que uno de ellos se disponía a materializar, acordaron que la *Victoria*, con cincuenta y seis tripulantes a bordo, trece de ellos osados indígenas moluqueños, zarparía rumbo al océano Índico para intentar el regreso a la patria dando la vuelta al mundo a pesar de afrontar el peligro portugués durante todo el viaje, mientras que la achacosa *Trinidad*, precisamente para evitar este peligro, se repararía para cruzar el océano Pacífico hasta Centroamérica, el famoso Tornaviaje que se reveló como hazaña inasequible por el momento; cruel paradoja, a su regreso, fracasada, a las Molucas con una veintena de supervivientes a bordo (entre los que ya no estaba Punzorol) fueron a caer en manos de los portugueses, que los cargaron de cadenas, no perdonando al servicial Lorosa al que mandaron al cadalso por traidor. La *Trinidad* se desmanteló igual que fue despedazado en su día Magallanes en Mactán, y aunque aseguran historiadores que sus captores aprovecharon la madera para un fuerte, mucho me temo que aquellas trajinadas maderas apenas servirían para otra cosa que no fuera leña.

Quedaba la *Victoria*, con un inmenso desafío, una mar sin fin, por delante. Pero Elcano, resistiéndose aún a perder tierra de vista, zarpó de Tidore y, en vez de cruzar el mar de Banda, siguió el dédalo de islas hasta Timor para ir fondeando y aprovisionándose mientras se realizaban a bordo infinidad de ajustes y reparaciones. Esta prudencia no le libró, no obstante, de un furioso temporal frente a Buru; en Mallua, a pesar de los nativos antropófagos, se detuvo para reponer víveres frescos por última vez. A pesar de haber salido de Tidore el 21 de diciembre, no fue hasta el 11 de febrero de 1522 cuando la *Victoria*, tras tocar en Timor y Batutara, emprendió la gran y definitiva epopeya.

—Mirad —dijo el señor Talayón tras alcanzar el cuarto de derrota dando grandes pisotones por la timonera. Desplegó la hermosa carta del océano Índico adquirida en Cantón y puso el dedo índice sobre ella antes de continuar —: Hermosa ¿no es cierto? Acabo de tener una interesante conversación con

el jefe de escuadra. Quiere que grabemos una palabra en nuestra mente: derrota loxodrómica.

Perplejo, miré a Loinaz. Este me contempló aferrado a su hermético silencio.

—Pensé que ustedes al camino más corto lo llamaban ortodrómica —observé respetuoso.

—En realidad será la que haremos mediante infinitas loxodrómicas —aseguró Talayón un poco teatralmente—. Pero el señor Álava quiere una perfecta simbiosis entre los timoneles y el cuarto de derrota, consciente de que el camino más corto sobre la mar no es aquel que lo parece *a priori*, teóricamente, sobre la carta, sino el construido y ejecutado realmente, día a día, con un competente gobierno de la embarcación ubicada en forma exacta a diario sobre la derrota. Mantener el rumbo durante períodos razonables de tiempo facilita mucho la tarea, y esto solo lo podemos lograr con loxodrómicas, que, trasladadas a la carta, son líneas rectas como bien se sabe. Cerca del ecuador (como navegamos ahora) la loxodrómica y la ortodrómica apenas difieren, pero las diferencias irán en aumento conforme ganemos latitud sur; llegado este momento, debemos ser pulcros y precisos con nuestro trabajo.

Dicho lo cual, el oficial de derrota abandonó el puente tal como había llegado, camino del comedor de oficiales. Quedamos Loinaz y yo sobre las cartas, que el buen viejo observaba, deleitándose, como si fueran un artículo de lujo. Consciente de que yo no había llegado a comprender bastante de lo dicho por el señor Talayón, añadió tras un largo rato:

—Con todos estos recursos y ayudas de los que disponemos, magníficas cartas, sextantes para la navegación astronómica manejados por peritos competentes como don Luis Uceda, el señor Talayón o el propio jefe de escuadra, el cronómetro para la determinación de la longitud y magníficos derroteros, determinar derrotas exactas y seguras es casi coser y cantar. Muy diferente de lo que sucedía en otras épocas.

—¿Creéis que Juan Sebastián Elcano navegaría también sobre la ortodrómica? —inquirí curioso; Loinaz pareció sorprendido por la pregunta, aunque no pareció desagradarle.

—Lo dudo —replicó— pues la ortodrómica, a pesar de ser el arco de círculo máximo (es decir, el camino más corto entre dos puntos sobre la esfera terrestre) es casi imposible de seguir por los timoneles, pues deberían ir cambiando de rumbo constantemente en fracciones minúsculas, lo que queda por completo fuera de su alcance. Además, no pudo disponer de buenas cartas

de navegación, tampoco de cronómetro, y los errores de los cuadrantes y astrolabios utilizados sobre la precaria cubierta del alcázar de una nao serían mucho mayores que los de nuestros sextantes desde la segura y fiable cubierta del *Montañés*. Las dificultades serían enormes y con los conocimientos astronómicos y matemáticos de hace 280 años, no creo ni que pudieran planteárselo.

—¿Tendrían pues que recurrir a la loxodrómica, más sencilla, como ha dicho el señor Talayón, para poder mantener el rumbo constante?

—Tampoco lo creo —respondió escéptico—, pues la loxodrómica, a pesar de facilitar su tarea a los timoneles, es una línea compleja, una especie de espiral que, ascendiendo en máxima anchura desde el ecuador, se estrecha en su curvatura conforme asciende o desciende hacia los polos. Aunque se represente con facilidad en la proyección Mercator, precisa disponer de buenas cartas náuticas.

Trató de hacérmelo ver con un extraño movimiento ascendente de su mano con el dedo girando conforme subía, pero no llegué a verlo. Decepcionado, optó por otra explicación:

—Sin estar respaldada por una buena navegación astronómica que verifique por dónde va el buque, es muy difícil llevar una loxodrómica competente. Desgraciadamente, a Elcano y su piloto Albo les faltaba de todo.

—Entonces ¿cómo lo hizo?

—Me temo, querido amigo —afirmó el piloto—, que Elcano tenía otras poderosas razones actuando sobre su derrota. Los primeros que establecieron las rutas de navegación en el océano Índico fueron los portugueses, encabezados por Vasco de Gama. Yendo hacia la India solían describir una gigantesca parábola sobre la línea de la costa africana y asiática hasta llegar a su destino, ruta que fueron marcando y señalando con diversos enclaves que les servían como puertos de descanso primero y de intercambio y comercio después, aunque luego esto último pasó a ser mucho más importante que lo anterior. A la vuelta, con los barcos llenos y las bodegas repletas de riquezas, no tenían tanta paciencia ni interesaba exponerse a la acción de piratas y ladrones en aguas costeras; a todo riesgo, se internaban en el océano Índico gracias a los maravillosos vientos del sureste. Desde la India, trazaban cóncavas derrotas haciendo rumbo sur dos o tres cuartas al oeste, que, amurados a babor y con el viento de través, los llevaba rápidamente a los 30° de latitud Sur sobre los 60° Este de longitud. ¿Veis?

Señaló con el dedo la derrota sobre la carta, tan diferente de la nuestra con la escuadra de Álava y de la que tuvo que seguir en su día Elcano con la

Victoria. Mi interesado gesto de asentimiento le llevó a continuar su explicación:

—Desde este punto, sabían que, aproando ahora oeste cuarta al sur, acabarían llegando al Banco de las Agujas, librando las islas de Francia, Borbón y Rodrigo (Mauricio, Reunión y Rodríguez) para, desde allí, afrontar el siempre complicado cabo de Buena Esperanza al que llamaban, no sin justificación, de Las Tormentas. Pero siempre evitando alcanzar latitudes de los 40° «rugientes», que son vientos en contra que retrasarían mucho la travesía.

—¿Y nosotros? —pregunté ya puesto.

—¡Oh! —contestó entusiasmado—. Nuestra derrota es mucho mejor. Frente a la portuguesa combinando sur primero y oeste después, nosotros navegamos directamente sobre el suroeste, ahorrando rodeos mediante la ortodrómica hecha realidad mediante loxodrómicas, hacia el punto donde los 20° de latitud Sur encuentran a los 70° de longitud Este. El ahorro en millas respecto a los galeones portugueses será muy grande. Después, aproximándonos poco a poco al trópico de Capricornio, libraremos las tres islas por el sur, alcanzaremos el banco de las Agujas y, desde allí, el jefe de escuadra dispondrá el paso del cabo de Buena Esperanza.

Quedé maravillado del camino tan diferente a seguir por la escuadra, siempre con los vientos favorables y evitando las latitudes bajas de vientos adversos.

—Podemos hacer camino tan holgado, Dios mediante, gracias a la experiencia de los marinos surcando el Índico durante trescientos años, y a todos los elementos que antes cité puestos a nuestra disposición.

—¿Cómo lo hizo Elcano? —pregunté como consecuencia inevitable. Loinaz se puso serio y su expresión adquirió una expresión de respeto suavizando las profundas arrugas:

—El señor don Juan Sebastián lo tuvo muy difícil. Mucho más que nosotros y también que los galeones portugueses, los cuales, con su mayor potencia y armamento, podrían haberlo destruido o capturado. Con su vieja nao mil veces parcheada tuvo que afrontar una larga derrota a pecho descubierto, mucho más larga que las anteriores y tratando de evitar a toda costa un mal encuentro que significara el final del viaje de la *Victoria* como el regreso a Tidore significó el de la *Trinidad*. En realidad, no todo el mundo reconoce a Elcano y su piloto la hazaña de navegación más grande de todos los tiempos, algo indiscutible, pero de lo que solo es posible apercibirse en

toda su magnitud comparándola con otras como nosotros estamos haciendo con la nuestra y la derrota habitual portuguesa. Fijaos:

Ahora en silencio, fui siguiendo su dedo sobre la carta, revelándoseme un auténtico prodigio, travesía comparable a la mítica del desierto y los israelitas con el patriarca Moisés en su éxodo, pero, en este caso, a través de un insondable elemento líquido representado en la carta por la nada. La hazaña de Elcano quedaba rubricada por las dimensiones de lo hecho con unos medios paupérrimos. Fue entonces cuando, de repente, la expresión de mi amo, el perfil del infinito, acudió con fuerza a mi mente como un aldabonazo sobre mi ánimo, y erizó mis cabellos, emocionándome profundamente. Allí estaba; él lo había encontrado. Sebastián Elcano, el primero en dar la vuelta al mundo, lo fue también en columbrar la línea que define lo indefinible.

—Os veo conmovido —señaló Loinaz con respeto.

—Lo estoy —confesé.

—Pero, permitid mi extrañeza: vos no sois español, ni marino de la Real Armada. Ni tan siquiera profesional de la navegación que habría podido emocionarse al caso.

—Soy humano, y el repaso me ha traído a la memoria ciertas explicaciones de mi maestro —expliqué, y él calló. Lo agradecí porque tal vez pensó, siempre tan discreto, que esta vez se había excedido. Guardó otro largo silencio y después, cual si fuera un deber, enunció con voz profunda e inapelable:

—Elcano navegó hacia el suroeste, como nosotros, pero sin longitud ni sextante. Lo hizo gracias a los vientos, perdiendo latitud cada día y teniendo como objeto no puntos imaginarios en los veinte sures como nosotros, o en los treinta como los portugueses, sino en los inhóspitos cuarenta, donde Dios, o quién sabe qué, colocó para ellos un hito sólido, la perdida y remota isla de Ámsterdam en los 38 sures y 78 estes, que Elcano y la gente de la *Victoria* llegarían a avistar por la banda de babor; y si no se les encogió entonces el alma, hay que decir de aquellos esforzados que la tenían envuelta en cuero, o en aceros de guerra bien templados. Porque llegar a los cuarenta *rugientes* en evitación de males mayores siguiendo una derrota eterna que los perdía en los confines de la nada significaba, y representó, darse de bruces con el crudo viento de estas latitudes, que maltrató la nao, retrasó aún más su viaje —la *Victoria* emplearía ciento veintiséis días, más de cuatro meses, de Timor al cabo de Buena Esperanza— y pudo condenar a todos sus tripulantes a morir primero de agotamiento y luego, de hambre y completa inanición.

Cuando nosotros apenas íbamos a emplear quince días en llegar desde el estrecho de Sonda hasta el sur de la isla de Francia, la *Victoria* tardó más de un mes (35 días) en llegar desde Timor a la isla de Ámsterdam; y aún le quedaba otro tanto, en distancia, para alcanzar a ver la costa africana, lo que se produjo el 8 de mayo, con vientos que no siempre fueron favorables y con graves averías.

—¿Impresionante? —preguntó Loinaz.

Imaginé el sufrimiento; el padecer atroz, despiadado, inmisericorde de aquellas gentes durante tanto tiempo sometidos al frío, el hambre, la adversidad y, sobre todo, a la incertidumbre y el azar de un océano inmenso, indiferente e inabarcable.

—Inconmensurable —repliqué, aún emocionado.

Fueron días cargados de intensas emociones, aprensión y vagos apercibimientos, aquellos del *Montañés* navegando pletórico en el océano Índico rodeado por las tres fragatas como un sultán con sus concubinas, luciendo todos las mejores galas, pues al desgastado, henchido y recio trapo habitual se sumó uno nuevo, el de las arrastraderas, extraídas del pañol del contramaestre para exponerse al viento en los correspondientes tangones. Todo eran, en efecto, presentimientos e impresiones de aquello que nunca llegamos a ver; en tarde memorable el señor Talayón, encontrándose la mar a nuestro alrededor llena de tímidas sombras que nunca emergieron —los veteranos las calificaron como «grandes cetáceos»— comenzó de *motu propio* a declamar tan bella prosa sobre la vocación marinera y el intenso influjo seductor del medio marino que las almas de todos los presentes en el alcázar, tórridas de admiración, guardaron primero profundo silencio, prorrumpiendo en rotundo aplauso después.

Al día siguiente, grandes manadas de pájaros bobos, entre ventolinas y chubascos, cubrieron la mar, anunciando así la remota proximidad —valga la paradoja— de las islas Cocos, descubiertas en 1609 por el capitán William Keeling; poco podía yo entonces sospechar que aquellas islas coralinas, formadas por atolones separados trece millas unos de otros, serían, no excesivos años después y durante unos pocos días, ombligo del mundo al detenerse en ellas la más trascendente expedición que alguna vez hubiera pasado por allí. Se trató nada menos que del bergantín *Beagle* del capitán Robert FitzRoy, llevando a bordo, como naturalista, al señor Charles Darwin, posteriormente autor de la llamada teoría evolucionista frente al creacionismo bíblico; en su extensa vuelta al mundo entre 1831 y 1836, Darwin fraguó, a través de la minuciosa observación de la naturaleza y sus criaturas, las

fantásticas y revolucionarias conclusiones de su tesis, auténtica conmoción que generó un revisionismo que parecía capaz de reescribir la Historia, desde Adán y Eva, tal como la conocemos.

La travesía del *Beagle* fue seguida por mí con gran interés, a la vuelta del que sería tercer gran y memorable viaje por mar que hice a bordo de la *Astrolabe* del capitán Jules Dumont d'Urville, ex *Coquille* del también capitán Duperreys, en su segunda campaña transpacífica. Dumont d'Urville, recientemente fallecido en accidente ferroviario, era un singular explorador, audaz y contradictorio, en cuyo sorprendente currículum figuraba haber descubierto la escultura de la Venus de Milo. A mí me recordaba, en los momentos de brillante lucidez, la atinada inspiración de mi amo. Embarqué con él, a título de asesor, en 1827, simplemente porque me prometió ir a la búsqueda de los desaparecidos buques del conde de La Pérouse, que había sido sueño inalcanzable del señor De Nemours. ¿Los encontramos? Sí, lo hicimos, en Vanikoro. Pero ya el mundo había girado demasiado, o yo era un hombre treinta años más viejo que aquel que embarcó con mi maestro en Cádiz el siglo anterior a bordo de los buques del señor Álava. Somos tiempo, dijo mi amo; tiempo y sueños. En 1828, La Pérouse era un sueño extinguido como la propia Real Armada de los españoles.

Tampoco el *Beagle* lo tuvo fácil; mirándolo retrospectivamente, la suya puede que fuera la última incursión científica con inspirado talento ilustrado, no llevada de la delirante pasión por el conocimiento o la arrebata fiebre por descubrirlo todo que se impone ahora. FiztRoy y Darwin empezaron colaborando y auxiliándose como grandes amigos y compañeros; ambos pasaron por gravísimos momentos de postración y crisis, puede que los más graves cuando el capitán, en Valparaíso, estuvo a punto de abandonar la expedición recluido por una crisis depresiva. El *Beagle* llegó a Concepción (Talcahuano) poco después del terremoto de febrero de 1835, cuando se retiró la mar y luego tres grandes olas barrieron la costa en episodio que recordaba vivamente nuestra estancia por aquellas costas a fines del siglo anterior. También fondearon en San Julián y carenaron en la bahía de Santa Cruz. Luego FitzRoy llevó a cabo su exhaustiva descripción topográfica de la Tierra del Fuego y el cabo de Hornos. En las islas Galápagos Darwin concibió la génesis de su teoría y, posteriormente, en las Keeling-Cocos, el naturalista, aparte del estudio de las formaciones coralinas se deleitó con alcatraces, gigantescos moluscos tridacnas y cangrejos adaptados con una descomunal pinza para comer el fruto del coco.

Pero, en lo que al infinito atañe, Darwin, con su minuciosa forma de proceder y su valiente y atrevida tesis enseñó que los confines inabarcables no están solo en el horizonte que nunca se puede alcanzar: además del infinito físico con el que se tropezó Elcano y el infinito homérico perseguido por el señor De Nemours, existía otro, el de las cosas simples, sencillas y cotidianas que nos rodean, las cuales, en la intrínseca naturaleza de su materia y razón de ser ocultan misterios como el descubierto por Darwin, capaz de conmover los cimientos de la ciencia y alterar el curso de la historia desde sus más sólidos principios. FitzRoy, católico devoto y ejemplar descendiente directo de los Estuardo que gobernaron Inglaterra en el siglo XVII, jamás digirió estos trascendentales hechos ni perdonó a Darwin por ello. Para este debió tratarse de un hecho paradójico y sumamente desagradable: lo que le acercaba a la inspirada verdad acabó por alejarlo de su viejo amigo, convirtiéndolo en recalcitrante adversario que llegaría a abjurar públicamente de Darwin, arrepintiéndose de haber sido él precisamente, con su barco, quien lo llevara alrededor del mundo a concebir semejante herejía.

Pero los rasgos e influencias de las Cocos, tras una noche de navegación, fueron quedando atrás y, al día siguiente, solo parecían un sueño nunca visto, como los cetáceos y todo lo que luego fueran mis reflexiones. El Índico nos absorbía con su anonadante influjo de manera tan sorprendente que a mí me recordaba, inequívocamente, aquellas tibias noches del Atlántico Sur en que nos reuníamos, al abrigo del macho proel del *Europa*, los cinco cofrades de la Junta del Trinquete. Alguna noche de insomnio, harto y abotargado por la fetidez y reducidas dimensiones del cubículo donde tenía mi catre, paseaba a veces por la cubierta y, con permiso de la guardia, cruzaba hasta el arraigo del bauprés del *Montañés*, donde evocaba los fantasmas de mis antiguos amigos: el señor Rocha, imponente gigante de la expedición Malaspina, al que solo podíamos ya recordar; el señor Collins, perdido en su viaje de retorno desde América del Sur, o tal vez ¡quién sabe!, riéndose de nosotros, con su vieja cabeza calva, cómodamente instalado en su vivienda española; el inveterado señor Munificio, separado del *Montañés* tan solo unas pocas millas, al cuidado de nuestro Andresillo a bordo de la fragata *Fama*. Y el siempre intrigante señor Oidor…

—¿Sois vos? —impetré a una sombra de la noche.

—En efecto, joven —replicó Araoz envuelto en su vieja casaca templaria de galones arrancados. Me pareció encontrarle algo más delgado y con la voz, antes profunda y rotunda, alterada y quebradiza. Aunque tal vez fuera solo que el bregado marino, como todos nosotros, se hacía viejo. Componiendo

una expresión de lamento, miró con las hondas cuencas oculares al mar infinito antes de recordar:

—Pocos vamos quedando ya de la Junta del Trinquete…

—A Dios gracias —repliqué— el estimado señor Munificio no está lejos.

—En la fragata *Fama* según creo. No muy lejos, en efecto, a nuestro alrededor, en algún punto entre las sombras. Pero me han informado que su perrazo viaja a bordo de este navío, en las bodegas, al cuidado de algún despensero. Me sorprendió saber que vos respondéis por él.

—¿Qué no se hace por un viejo amigo? —apostillé, evasivo; pero engañar al señor Oidor era tarea ingrata:

—¿Tal vez devolverle algún favor? No os inquietéis, los asuntos particulares son de cada cual. En lo que a mí atañe, solo deformación profesional; disculpad.

—No hay de qué; pero encuentro oportuno el momento para requeriros acerca de cierto asunto que tenemos pendiente.

Suspiró resignado.

—¿Es imprescindible?

—Lo es. No se trata tan solo del recuerdo de mi amo; sé lo que hizo y sus motivaciones. Lo necesito por vos: quiero saber cómo fuisteis capaz de descubrirlo y encontrar el reloj sin su ayuda.

—¿Qué más da ya? Después de tantos años… Las mentes cultivadas y receptoras de grandes conocimientos teóricos podemos gozar de momentos de brillantez, pero luego, a la hora de la verdad, resultamos prisioneros de la propia categoría o el rango al que nos hemos alzado y, al final, la vida descubre que solo somos humanos, cargados de defectos, miedos y ambiciones. Mirad al señor Munificio, un sabio de gran experiencia, al que jamás afectó, ni siquiera por rozamiento, la cultura o la formación educativa, por no decir los libros, que podría usar gustoso como ladrillos. Toda su riqueza es su enorme experiencia vital, mucho más sólida y afinada que cualquier enseñanza, pues, al fin y al cabo, esta última viene subjetivada por la persona que escribe el libro o enseña para transmitir conocimientos, mientras que la percepción directa no está contaminada por intermediarios. Si vos admiráis mi destreza teórica yo prefiero ser devoto de la práctica, que tanto despreciamos los estudiosos y vuestros académicos en Francia.

—Pero señor —repliqué— un práctico exclusivo nunca podrá tener los conocimientos ni los alcances de persona ilustrada, ni los puede transmitir a no ser de memoria. Sin menospreciar vuestros argumentos, tal vez el ideal sea una fina combinación de ambas cosas, la experiencia y el estudio.

El viejo marino me contempló con satisfacción:

—Nuestro joven imprudente se ha convertido en hombre sensato y ponderado. Vuestro maestro estaría orgulloso.

—A personas como vos, él y el jefe de escuadra se lo debo. Y, ahora, sin más preámbulo, os agradecería que entráramos a la cuestión.

Volvió a suspirar; no tenía escapatoria.

—¿Qué deseáis saber?

—¿Cómo supisteis que mi amo había robado el reloj?

Devolvió la mirada al mar, demorándose en responder:

—Lo supe desde el primer momento. ¿Quién podía codiciar más el tiempo que aquel que conoce su valor exacto? El reloj era el testigo, el chivato que obligaba a Jean de Nemours a compartir su sabiduría y debilidades con los demás. Y él, evidentemente, no estaba dispuesto a ello. Uno de los aspectos más detestables de la formación académica y la sabiduría es la arrogancia insoportable que confiere a su poseedor. Desde su elevada tribuna, el titulado académico cree que su sabiduría superior le otorga preeminencia sobre la vulgaridad que le rodea. Pero se equivoca en error tremendo y abominable, pues tal jactancia en realidad le rebaja y cuestiona su calidad como ser humano. No existen hombres, ni mujeres de categoría superior a otros; ni tan siquiera los monarcas. Vuestra revolución lo demostró.

—Comprendo. Mi amo incurrió en ofensa intolerable.

—Ya está perdonado —replicó rápida y cristianamente—. Responder al desafío habría sido colocarnos a su misma altura. Se trataba, pues, de deshacer el enredo y limitar por último los daños. Para todos, incluido él.

Contemplar al señor Araoz no como sabueso inquisidor sino como maestro habilitado en reparación de los desaguisados de mi amo ofreció a mis ojos nueva e interesante perspectiva. Mas mi ansia de saber no había sido aún saciada:

—¿Cómo adivinasteis dónde estaba el reloj?

—Bueno —contestó algo azorado— no todo el mérito fue mío. El señor Arellano y vos colaborasteis a ello. Desde largo tiempo atrás venía pensando qué lugar del navío Europa podía haber quedado sin registrar: la narración del combate del Cañete y aquel marinero holandés que escondió su premio en el ánima de un cañón me brindó una respuesta.

—Pero en el *Europa* había setenta y cuatro cañones —objeté.

—Ahí fue donde intervinisteis vos. Por mi parte, desconocía que en la Armada francesa se numeraran los cañones en vez de ponerles nombre como

nosotros. Vuestro maestro precisaba un cañón donde esconderlo, pero también necesitaba acordarse de cuál.

—¿Cómo lo hizo?

—De forma muy simple. Escogió su edad, el cañón número 43. Contando de la cubierta principal a la secundaria, en el *Europa* este era un cañón de dieciocho libras, precisamente el sexto por la banda de babor. Allí estaba.

—¿Y si no hubiera estado?

Encogió los hombros.

—Solo se hubiera añadido algo más de descrédito a mi muy mancillada hoja de servicios. Nada grave, como podéis ver; y, desde luego, ningún riesgo que no se pudiera correr o mereciera la pena arrostrarse.

—En el fondo, actuasteis como un jugador de fortuna.

—¡Y quién no! —replicó, adoptando un gesto exculpatorio, para afirmar después—: La vida es juego de reglas engañosas, en el que el ser humano, como el marino, ha de saber adaptar su trapo a las circunstancias. ¿Habéis quedado satisfecho?

—De mis dudas sí; mas no de todo lo que sabéis.

El templario me miró con expresión cansada.

—¡Oh, vamos! ¿No pretenderéis que me convierta en un segundo maestro para vos? Sabéis lo suficiente para caminar sin guía. Además, vos y vuestro maestro, ilustrados modernos, entendéis el saber y la ciencia de forma distinta a nosotros, los viejos monjes españoles. Para vos, cada gramo de ciencia es riqueza que se debe adquirir, almacenar y transmitir al final de los días de cada uno. Para nosotros solo es un don de Dios, que es preciso conservar y administrar con esfuerzo y perseverancia. ¿Deseáis el saqueo de la poca virtud de este pobre pecador?

—¡No! Os respeto demasiado para algo semejante. Pero consentid, al menos, que os consulte cuando dude sobre algo.

Recapacitó durante un rato, puede que reflexionando sobre la caridad y el deber de enseñanza a sucesivas generaciones. Al fin dijo:

—Sea. Mas no abuséis hasta donde vuestra ambiciosa curiosidad exija.

16
DESVÍO INOPORTUNO

Dicen los viejos marinos que la calma no es sino heraldo de la tempestad, como las clementes y aplaceradas condiciones meteorológicas solo prólogo de otras mucho peores. De igual modo podría decirse que los momentos plenos y agradables de la existencia suelen preceder a otros repentinamente nefastos y sembrados de inquietud. A bordo de un buque donde navegan más de medio millar de personas cabe pensar que dos de ellas no se encuentren jamás. Pero, en el alcázar —es decir, la popa— donde están los locales de navegación, timonera y cuarto de derrota, cámara del almirante, camarote del comandante y los oficiales, comedor de estos últimos y algunos alojamientos de oficiales (a nivel superior) y suboficiales, al inferior, apenas se moverán, incluyendo guardias e infantes de marina para la custodia, mayordomos y camareros, unos setenta individuos; el encuentro resulta, por tanto, más factible, y acabaría por producirse en difíciles circunstancias.

El señor Novales, segundo oficial del *Montañés*, y yo, como es sabido, compartíamos no solo el navío con el que navegábamos de regreso a Europa, sino la preocupación, ansiedad y desvelos por la fragata *Fama*, a bordo de la cual marchaba en nuestra compañía el querido Andresillo, hijo de Nora, al cuidado del aya Casilda y bajo la protección del señor Munificio, a bordo también de dicho buque. Durante los cálidos y propicios días de navegación por el océano Índico, mientras yo cubría mis tareas en el cuarto de derrota y el señor Novales sus guardias, solo cabía llenar el alma de gozo ante la contemplación ocasional de la airosa estampa de la *Fama*, navegando por el través del buque insignia para que su comandante Zapiain recibiera órdenes del jefe de escuadra o comunicara a este alguna nueva. A diferencia de lo que sucedía en el *Europa*, a bordo del *Montañés* Novales no tenía responsabilidad alguna en la navegación y la derrota, pero estaba a cargo, sin embargo, de la batería principal del buque, un enorme local habitado por centenar y medio de personas donde había más de treinta enormes cañones de veinticuatro libras,

la mitad por cada banda. Esta batería, cubierta intermedia o piso entre el sollado y la segunda batería —inmediata a la cubierta principal y a la que se accedía por el pozo del combés— era el centro neurálgico de un barco atestado; diariamente se registraban en ella pequeñas pendencias, robos, peleas e insospechados sucesos cuyas consecuencias había que paliar, además de atajar a tiempo previsibles catástrofes.

Con todo ello maduraba el teniente Novales para su futuro ascenso a primer oficial, pero también iba cambiando su forma de ser a una severidad excesiva y cierta propensión a decretar castigos cuando las cosas no marchaban por buen camino o se veía demasiado acorralado de problemas. En general y con atinada lógica castrense, todo parecía haber sido establecido en el buque para que el joven viudo, de capacidad y eficiencia bien probada, estuviera todas las horas del día muy ocupado y enfrentado a tareas que, aun difíciles y complejas, le prepararan para su futura promoción al regreso a la patria, evitándole abandonarse a pensamientos lúgubres o melancólicos que le dejaran anonadado de tristeza. La inteligente terapia surtía así beneficiosos efectos para la Armada; sin embargo, el teniente Novales no parecía igualmente recompensado, pues su carácter se agriaba, el ceño fruncido era su gesto habitual y la cerrazón y hermetismo acabaron por sustituir su natural expresión abierta y actitud dialogante que le caracterizaba.

Así las cosas y con la escuadra ya próxima al entorno de las tres islas y las costas malgaches —o sea, cerca del meridiano de los sesenta grados Este— la *Fama* solicitó la atención del jefe de escuadra fuera de los turnos rotatorios establecidos. Debido al estado de la mar, la comunicación se hizo a la voz, pues el transbordo en chalupa se presentaba incierto y peligroso. Mientras los mandos respectivos, desde los alcázares de los buques, entraban en comunicación, por mi parte con la vista me esforzaba en distinguir, sobre la cubierta de la fragata, algún pasajero; tal vez, con un poco de suerte, la gruesa silueta del aya Casilda con el pequeño Andresillo, deleite de mis ojos, o, al menos, al señor Munificio, con su melena inconfundible. Comprobé —no sin cierto desasosiego—, que, desde la timonera, Novales hacía lo mismo con ayuda de un catalejo; medios muy superiores a mis cansados ojos, deteriorados por tanto trabajo sobre la mesa de derrota. Nuestra atención, sin embargo, fue pronto polarizada por el contenido de los mensajes: la *Fama* se abría de fondos.

Se nos hacía difícil de creer. A pesar de que la fragata de Zapiain, como el resto de los buques de la escuadra, llevaba sobre sus cuadernas largo historial de millas y esfuerzos, tenía tan solo siete años (había sido construida en

Cartagena en 1795) y, aunque completaba como todos la vuelta al mundo —habiendo soportado la completa desarboladura en el tifón del 97— escapó no obstante a las difíciles operaciones del año siguiente cuando tan grave castigo hubieron de soportar la *Lucía* y *Santa María de La Cabeza* (perdiéndose el *San Andrés*) por encontrarse en obras. También nos había acompañado en la incursión al fondeadero de Macao al año siguiente, con duras condiciones invernales. Ahora, todos aquellos esfuerzos parecían pasar factura. Zapiain comunicó al señor Álava encontrarse preocupado y el hecho, manifestado por oficial que no era de carrera sino de oficio (habiendo ascendido el escalafón a golpe de temple, acierto y pundonor) no hacía sino aumentar la inquietud por la fragata en un tramo en que con tan pocos puertos de apoyo se podía contar; añadió el comandante de la *Fama* que, con brevedad espeluznante, la cala había pasado de admitir siete a treinta pulgadas de agua por hora (18 a 75 centímetros), medición alarmante que le movió a pasar consulta a la voz con el jefe de escuadra.

Este, de pie en el alcázar del *Montañés* embutido en su lustroso capote de mar, permaneció durante un breve instante reflexivo y en silencio. De pronto, en reacción repentina que solía sorprender al capitán Del Postigo y resto del estado mayor, tomó a grandes zancadas camino del cuarto de derrota, donde, en compañía del señor Talayón, Uceda y otros oficiales, se encerró durante un buen rato sin dar permiso a la *Fama* para regresar a su puesto, dando así a todos indicio de la gravedad del caso. De ser considerada una notable componente más de la ya muy mermada escuadra, la *Fama*, como enfermo o inválido, empezó a ser blanco de miradas conmiserativas, generándose a bordo del buque insignia el inevitable ambiente de expectación. ¿Qué sucedería ahora con ella? Si la fragata no era capaz de seguir en compañía del resto de la escuadra, Álava tendría que tomar medidas inmediatas, sin descartar las desesperadas como echarla a pique transbordando antes toda su tripulación y pertrechos al *Montañés* y las otras dos fragatas. De todos era conocido que, aparte del señor Munificio, Casilda y el pequeño Andresillo, viajaban a bordo de la *Fama* el joven sobrino del jefe de escuadra, don Miguel Ricardo de Álava, que, pasado el tiempo, llegaría a estado mayor de don Arturo Wellington y general del Ejército español; aunque no lo trasluciera en su rostro ni en su determinación, forzosamente tenía que pesar para el señor Álava ser artífice de la suerte que se le deparara a su joven familiar. Pero los que, como se puede suponer, quedamos absolutamente sobre ascuas éramos el señor Novales y un servidor, pues, aparte de don Miguel de Álava, lo que se estaba decidiendo dentro del cuarto de derrota era

lo que iba a ser de nuestro querido Andresillo, objeto único de ambas ajetreadas vidas y otra más perdida atrás en la distancia aun cuando no en nuestros corazones. Incluso la *Lucía* y la *Pilar*, que navegaban más apartadas, parecieron arrimarse al buque insignia sin haber sido llamadas para saber lo que sucedería a su hermana.

Por fin concluyó la deliberación y el grupo del cuarto de derrota, recuperada la serenidad con una clara línea de conducta, procedió hacia el costado del alcázar donde la *Fama*, como reo de justicia, aguardaba la sentencia. Tomó el jefe de escuadra el altavoz y, con pocas y tajantes palabras, preguntó al señor Zapiain si creía poder llegar al cabo de Buena Esperanza; el comandante de la *Fama* respondió negativamente, pues, según dijo, en el lugar donde creían se hallaba la vía de agua se había descubierto un bao rendido de la cubierta del combés. Considerado lo cual, el señor Álava le ordenó separarse de la escuadra para tomar rumbo norte, con el que, en dos o tres jornadas de navegación, podían alcanzar la rada de Port Louis en la isla Mauricio (o de Francia). Satisfecho con ello, Zapiain comenzó, urgido tal vez por la avería, a gritar órdenes a su gente, pero Álava le detuvo indicando que esperara pues deseaba darle diversas instrucciones y datos que le fueran útiles para la navegación. Hecho lo cual, la *Fama*, como requería el caso, inició el braceo de las vergas mayores antes de orzar para tomar el rumbo perpendicular a la escuadra, que le separaría de esta definitivamente. Puede que presintiendo —como así sería— que no volveríamos a verla jamás, quedamos todos absortos en la maniobra de la fragata con el alma encogida, como si una extraña garra nos hubiera hecho presa en las entrañas. Atravesada a las tres estelas de los buques supervivientes de la escuadra, la *Fama*, con las gavias y juanetes bien tendidas, fue ausentándose de nuestro difuso horizonte por el norte, luego el nordeste, donde solamente el anochecer lograría al fin engullir definitivamente las extremidades superiores de sus palos.

Es de imaginar cómo quedamos, en tan imprevisible coyuntura, el señor Novales y yo, directamente afectados. Si, por mi parte, quedé como anonadado por el golpe, costándome un largo rato reaccionar, el estrago de perder a su vástago con rumbo incierto fue para el señor Novales, segundo oficial del buque, mucho mayor, pues ¿cómo concebir, en aquel momento, la forma en que iba a reencontrarse con Andresillo? Álava, entre sus instrucciones, había indicado a Zapiain retomar el viaje a Cádiz a la mayor brevedad, pero Novales, marino experto y veterano, tenía que saber que la reparación mandaría sobre todo lo demás en la isla de Francia, y, una vez lograda, era más que improbable que lograra alcanzarnos; como buque

navegando en solitario, Zapiain se vería obligado, como la nao *Victoria* de Elcano, a emprender sus propias rutas y tal vez incluso llevar a cabo nuevas recaladas, separándose aún más de nosotros. Novales, ahora en el alcázar, debió sentirse morir con estos pensamientos y certezas; llegaría incluso a pensar si no estaría viviendo un sueño o cruel y desgarradora pesadilla. Levantó mecánicamente el catalejo sin mirar por él; miró a derecha, luego a izquierda, pero no encontró nadie con quien sincerarse. Su adquirida severidad le jugaba ahora mala pasada, alejándole de antiguos compañeros o posibles amistades nuevas. Desde donde se encontraba, su mirada recorrió de hito en hito la cubierta y allí, en la pasarela junto al pozo del combés, me hallaba yo. Debió parecerle suficiente; con el gesto de su propia desorientación e incertidumbre marcado en el rostro, descendió atropelladamente por la escala, dirigiéndose hacia mí. Llegó al fin próximamente; aun, sin dignarse o atreverse a mirarme, se detuvo y exclamó angustiado:

—¿Y ahora, *monsieur*?

—¿Cómo? ¿Perdón? —acerté a articular.

—¿Qué haremos? ¿Eh? ¿Qué diablos vamos a hacer?

Era evidente que se hallaba próximo a perder el control; entendí que lo mejor era no responder. Viejo truco aprendido en la Armada: cualquier cosa que dijera sería por alguien cercano transformado a su favor como una provocación. En boca cerrada no entran moscas. En tan insostenible momento una conocida sombra tranquilizadora apareció junto a Novales; el señor Oidor, tomándole del hombro, le murmuró muy sereno:

—Serenaos. Serenaos y teneos como oficial de la Armada, pues sois segundo del buque y la marinería acecha. ¿Qué queréis que piense el alcázar? ¿Que sois loco?

Lo era, sin duda; mas pareció controlarse. Aun así, no daba aún su brazo a torcer:

—Pero ¿qué haré?

—Aguantar el envite. El muchacho está a salvo y la *Fama*, aun averiada, es segura. Todo se arreglará.

—Sí —musitó, controlándose al fin, para concluir con tono irónico—: Todo.

Lanzó entonces mirada como si yo tuviera culpa de algo en lo sucedido; incómodo, me moví. Interpretándome mal, Araoz me detuvo con una mano sobre mi pecho:

—Todo está bien —afirmó sin posibilidad de discutir. Por mi parte, desde luego, lo estaba.

—Lamento mucho lo de vuestro hijo, señor —afirmé finalmente. Este comentario pareció tranquilizar a todos. Novales, componiéndose uniforme y sombrero, regresó al alcázar. Hubo algunas preguntas en la guardia, sin más inconvenientes; eso fue todo.

Pasaron algunos días con sus noches. Las condiciones meteorológicas parecieron variar y alterarse, como los ánimos. El jefe de escuadra tenía el propósito de doblar el cabo de Buena Esperanza barajando la costa africana desde Puerto Elizabeth hasta el saliente del cabo Agujas y el cabo Danger, sobre el paralelo de los 35° Sur. Los vientos rolaron al oeste obligando a tomar la capa durante toda una jornada; pero luego volvieron al sureste y, a los cuarenta y cinco días de salir de Manila ya habíamos alcanzado la extremidad suroriental africana. Vimos tierra algunos días después, el 1 de marzo, con la consiguiente emoción por parte de todos; sin embargo, para acabar de hundir la moral del señor Novales y la mía, se contaba con pasar de largo, continuando la navegación al menos hasta la costa brasileña. Pero existían otras circunstancias a valorar, como el estado de los enfermos y la falta de provisiones frescas tras casi dos meses de navegación.

A primeros de marzo, no recuerdo el día, el *Montañés*, la *Pilar* y la *Lucía* navegaban en un día espléndido en demanda del cabo. Teníamos cerca varios mercantes, los cuales, al mismo rumbo y por aquellas aguas, debían pensar que tenían a la vista una pequeña escuadra inglesa; mas no. Aquel navío solitario, con las velas quemadas por el sol, y las fragatas, de cascos oscuros y húmedos de verdín hasta bien arriba de la línea de flotación, eran españoles y venían de completar una misión en el otro extremo del mundo. Un mercante portugués de vuelta encontrada tuvo a bien ponerse en facha para informar a la voz al jefe de escuadra: rumbo al golfo de Bengala con treinta y seis días desde Río de Janeiro, a su salida de Europa persistían aún los términos de la Paz de Amiens, entre Francia e Inglaterra. Napoleón era cónsul y cada vez más poderoso en mi país; en lo referente a la colonia de El Cabo, Inglaterra iba a devolvérsela a Holanda.

Todo sucedió de forma prácticamente casual; dando uno de los últimos bordos tras montar el cabo, la escuadra quedó aproada al fondeadero de la bahía de Tablas, Capetown, distante tan solo unas diez millas. Aquella misma tarde la fragata *Pilar* había comunicado tener rota la carlinga del bauprés; como hacía tantas veces, el jefe de escuadra salió de su cámara al coronamiento y observó lo poco que quedaba de sus buques. Tal vez, como

ellos, se sintiera por primera vez débil, indefenso y cansado. Decidió parar. Con una sencilla frase, que apenas debieron ser cuatro o cinco palabras, dio la inesperada orden que bien pronto correría como la pólvora por todo el barco: ¡la escuadra se detendría en Table Bay! Era una noticia óptima, pues, además del descanso del que todos estábamos muy necesitados y la reposición de provisiones, una parada de diez días —como sería finalmente— daría tiempo a que la *Fama*, si había logrado solucionar rápida y eficazmente la avería, nos alcanzara e incluso llegase a adelantarnos, facilitando así el reencuentro. Así pues, todos vimos la escala con alivio e incluso optimismo y satisfacción; como no se logró la entrada en ese día, la madrugada siguiente nos sorprendió envueltos en una espesa niebla que no permitía siquiera ver las fragatas. La impresionante montaña de La Mesa, siempre con su cumbre envuelta en celajes, fue lo primero en desvelarse, facilitando la entrada; y así, antes del mediodía del 5 de marzo de 1803 penetraba la escuadra del señor Álava —o los restos de la misma—, en el fondeadero de Ciudad del Cabo, con las anclas a la pendura y listas para ser largadas. Para nuestra sorpresa, la potente escuadra inglesa surta en su interior (un navío de setenta y cuatro cañones, tres de entre cincuenta y sesenta y cuatro y una fragata, al mando del vicealmirante Curtis) estaba en aquel preciso momento ejecutando la maniobra opuesta, es decir, levando para darse a la vela y evacuar con este acto la soberanía británica del puerto, a cargo únicamente de la corbeta holandesa *Espión*.

El caso es que nuestra intempestiva llegada, saliendo de la niebla en momento tan delicado, debió provocar cierto nerviosismo o recelo entre los marinos británicos, tan propicios siempre a dar sorpresas y tan poco dispuestos a recibirlas. De tal forma que, a la falúa procedente del *Diomede* con un oficial inglés presto para cumplimentar al señor Álava, siguió un bote de otro buque con evidente afán indagatorio a cuyos ocupantes despidió el jefe de escuadra educada pero severamente por entenderlo una descortesía. Como dijeran proceder del navío de guardia, Curtis tuvo que esmerarse para desagraviar al susceptible señor Álava, español, al fin y al cabo, haciendo que se le enviaran frutas frescas y otros artículos, a lo que el jefe de escuadra correspondió con botellas de jerez del año 1795 que casi habían dado la completa vuelta al mundo. Concluidas estas y otras galanterías, el *Diomede* partió a toda vela y dieron comienzo, ya con el *Montañés* fondeado, los cumplidos, atenciones y saludos para con las autoridades holandesas, incluso cañonazos de saludo que fueron puntualmente contestados.

Los marineros y dotaciones de ambas baterías contemplaron todo este alarde protocolario con escepticismo no exento de encubierta irritación y ansiedad. Tras tantos días de travesía a través del Índico con el buque atestado y un buen número de tripulantes enfermos, lo que deseaba saber la gente de brega eran los beneficios y refrescos que traería para ellos el hecho de que la escuadra hubiera hecho escala en tan largo viaje; en la cúspide de sus sueños se hallaría, sin duda alguna, el permiso para bajar y poner pie en aquella tierra africana hasta ahora desconocida. Pero no se hacían ilusiones: en situaciones tales como la presente, escalas breves en largas singladuras de navíos llenos de gente, los mandos eran poco propicios a mandar la marinería a tierra para evitar altercados y deserciones cuya resolución obligara luego a retrasar la partida. Bastante escarmentado estaba ya el jefe de escuadra con lo sucedido en puertos chilenos y peruanos cuando la escuadra se detuvo en ellos para repostaje y averías.

Por lo pronto el permiso no fue concedido, aunque Álava se preocupó de adquirir provisiones y comestibles frescos para la dotación y, en especial, los enfermos. También fue autorizado, en los tres buques, que lanchas de vivanderos se abarloaran para comercio y trueque e intercambio, pero siempre con la supervisión del oficial de guardia y aprobación de los ayudantes del contramaestre que, aunque llevaran tajada, era esto preferible a que se produjeran ventajosos abusos por parte de los comerciantes locales, algún tripulante vendiera propiedad del rey o se practicara el contrabando habitual en estos casos. Aplacados de este modo los ánimos con la satisfacción de primera necesidad, el jefe de escuadra tomó disposiciones para cumplimentar en persona a las autoridades a la vez que se daba un descanso en tierra con algunos de los oficiales; la elegida para ello fue la célebre hacienda vinatera Constancia, desde la que se veía Ciudad El Cabo, la contigua bahía Falsa, el monte del Centinela y, en la dirección del promontorio del cabo de Buena Esperanza, punta Slangkop. False Bay, abierta al sur, dispone también de fondeadero frente al poblado de Simón.

Por lo que respecta a los supernumerarios, se nos permitió bajar a tierra en pequeño número, aprovechando los barqueos de la chalupa del *Montañés* para diversas comisiones y servicios, siempre con permiso expreso del tercero, que había quedado al mando del buque. Solo fue un ir y venir, estirar las piernas sintiendo el contacto de la tierra firme bajo los pies y, a llamada del timonel de guardia, regresar al buque. Pero, en compañía del padre Arellano, tuve ocasión de desembarcar un breve instante en aquella tierra fértil y prometedora que es crisol de razas y promesa para la colonización holandesa,

si no les sucede, como es harto probable, lo mismo que a nosotros en Canadá, es decir, que los británicos, viéndoles favorecidos por Dios con un país lleno de encantos y recursos para la felicidad de sus habitantes, manden allá otra vez sus casacas rojas para arrebatárselo. Aunque no llegué a verlo, el señor Araoz aseguró que el fondeadero de la bahía Falsa era más abrigado que el de Capetown, por lo que las autoridades tendrían que acabar haciendo algo al respecto. En cualquier caso, las tierras del sur del continente africano parecen repletas de horizontes y perspectivas futuribles.

El nuestro, por el momento, se cifraba únicamente en seguir vagando por los mares en periplo que a la sazón se nos hacía interminable. Repuestas las provisiones y mejorados los enfermos de molestias, además de reafirmado el bauprés de la fragata *Pilar*, el día 14 de marzo la escuadra se hizo de nuevo a la vela con seis mil millas de océano Atlántico por delante hasta Cádiz; si, de principio, la intención del jefe de escuadra era dirigirse a Salvador de Bahía, la escala en Ciudad el Cabo permitía plantear el resto del viaje, aún muy largo, de un solo trayecto. La reparación de averías, el embarque de víveres frescos y, sobre todo, la notable mejoría de los enfermos durante los pocos días fondeados permitían pensar en algo así. En principio, los alisios del sudoeste en el hemisferio sur debían llevarnos fácilmente al ecuador; mas luego nos complicarían las cosas las calmas ecuatoriales y remontar hasta las Azores con el alisio nordeste para poner proa, definitivamente ¡oh, sueño! Al final de nuestro viaje.

Aun separándonos de ellos la inmensa distancia que obraba aún entre los deberes del *Montañés*, no dejaba de producirme desazón y desconcierto pensar en cómo encarrilaría mi existencia o serían los próximos años de vida en cuanto hubiera concluido la expedición. ¿Volvería a Francia? Veladamente, el capitán Del Postigo había comentado mi posible incorporación al servicio cartográfico español en Cádiz. Pero ¿quién era yo o qué podía decidir sin saber lo que había sido de Andresillo? Máximas incertidumbres, que sembraban mi ánimo de vacío y desconcierto. La mar y la potente marcha de los buques rumbo a Santa Elena, cierta y decidida, me consolaban, aferrado a la batayola, de tanta cruel indeterminación. Mi feroz sufrimiento, aun muy a mi pesar, me aproximaba al señor Novales, que debía acentuarlo hasta la exasperación. Era inimaginable, sin embargo, llegar a concebir lo que pasaron, por estas mismas latitudes los hombres de la nao *Victoria* con una eterna travesía del Índico a las espaldas y sin poder realizar escala alguna en África del Sur. Antes bien al contrario, el banco de las Agujas y los vientos contrarios les depararon la desarboladura del palo

trinquete; antes, mucho antes, pasaron por la pesadilla de El Cabo llegando a estar a menos de veinte millas de tierra. Avanzaban y retrocedían según vientos y corrientes, yendo al albur de las circunstancias con solo arroz y agua para comer.

Era una lucha contra el tiempo: ¿llegarían o morirían antes de hambre y consunción? A partir del cabo, un mes hasta el ecuador pagando la horrenda factura de un tripulante muerto arrojado al mar cada dos días; si el reloj Le Roy del *Europa* y el *Montañés* marcaba puntualmente las horas, el macabro reloj de la muerte de la *Victoria* señalaba la autonomía del buque en ciento doce días pues cincuenta y seis marinos era la tripulación. Así de real, palpable y estremecedor; al final, serían veintidós los muertos a pagar en este tramo. El 12 de mayo el francés Gascon; el 13 el guipuzcoano Iruña; el 17 el grumete vizcaíno Santelices; el 18 el de su mismo empleo, pero francés, Mauri; el 20 pereció Juan de Ortega; el 1 de junio el grumete bermeano de la *Concepción* Insaurraga; el 7, otro portugués procedente de la *Trinidad*, Álvarez. Al día siguiente el grumete tudelano Navarro, el 9 el grumete Costa, de Jerez. El 21 falleció un marinero de la *Santiago*, García de Trigueros, y al día siguiente el sobresaliente de esta nao, Valpuesta. Suma y sigue, el 26 dejó este mundo el sobresaliente de la *Concepción*, Magallanes y el grumete Blanco el 14 de julio. Indiscriminadamente caían así muchachos (muchos), marineros y oficiales de los cuatro buques que afrontaron la aventura, tres que afrontaron el Pacífico y solo uno el Índico por el camino más largo. Ahora, el Atlántico se extendía como un desierto ante sus ojos.

Nadie lo habría creído. Ni siquiera los portugueses, los más peritos sobre esta derrota, apostaron un real por *Elcano* y la *Victoria*. Dejaron de perseguirlos; se destruirían solos. Ya le habían escrito al rey que los castellanos no lo conseguirían «porque a nao era muyto velha, e roins mantynentos, e os castelhanos no queryan obedecer ao capitam, e fora outros muytos lacos que Vosa Alteza tera por a Indea, que te podiam fazer o que su fiz a este, se a toparem». La nave era vieja, en efecto; pero aguantaba. Los bastimentos pésimos, pero pagando a base de muertos de hambre la nao avanzaba. Tétrico sistema de navegación que Portugal aún no había intentado. Y si no los buscaban ya, difícilmente se toparían con algún buque portugués. En cuanto a las veleidades del mando, hacía mucho tiempo —casi siglos parecían— se habían quedado atrás. Ahora solo restaba por delante toda la extensión marina desde África hasta la Península Ibérica para la que ya ni siquiera había tripulantes que ofrecieran su vida para llegar. Cincuenta y un días después de pasar El Cabo *Elcano* y su piloto Albo llegaron al

convencimiento de que no llegarían; es entonces cuando se celebró la reunión para decidir correr el riesgo de detenerse en Cabo Verde y ser capturados, o morir de inanición en la mar.

Pigafetta lo silenció; no dijo nada. Seguramente, él prefería un jefe intolerante e iluminado como el Fidalgo da Cota a otro que, plantado ante sus hombres, les dice: «La carne de Timor se ha podrido. Vamos a morir sobre una fortuna en clavo que yace en la bodega. Las alternativas son pocas, señores: vuesas mercedes deciden». Al menos, debieron pensar, entregados a la muerte y merecedores del respeto tras el trágico periplo que llevaban a las espaldas, tenían un jefe que, lejos de pretender conducirlos a través de la enajenación sometidos como reses, les decía la verdad, permitiéndoles creer que elegían algo; porque, en realidad, si querían vivir, no había elección.

Bordearon, así, el desastre en Cabo Verde. La desmantelada nao se detuvo en Ribeira Grande, isla de Santiago y, como no podía ser de otra manera, enseguida llamó la atención; en especial, de los otros cinco bajeles surtos, uno de los cuales procedía de Calicut. Inmediatamente había que dar cumplidas explicaciones, para lo que marchó a tierra en la chalupa el contador Méndez; cuenta que la *Victoria* es nao averiada de una flota de tres; sus compañeras han seguido su derrota a Portugal. Afortunadamente, las autoridades no recelaron, y la chalupa volvió dos veces a bordo cargada de arroz y frutas. Víveres frescos que vuelven a la vida a todos; aún no sabían que la arriesgadísima escala en Santiago de Cabo Verde impondría un tremendo precio. Porque si el Atlántico se tragó veintidós vidas, el aprovisionamiento iba a costar otros trece hombres; veremos cómo.

Resultó providencial que, a los pocos días, Elcano, no viendo segura la bahía con temporal, decidiera fondear fuera. En uno de los viajes de la chalupa, sea por indiscreción, traición o trampa, la superchería fue descubierta, y todos sus hombres, en aquel número, hechos prisioneros. Desde la orilla una embarcación, con soldados armados, partió hacia la *Victoria*; una vez más, no había opciones. Abandonando a su gente, Elcano y Albo, urgidos a voces, ordenaron cobrar fondo y largar velas. Esta obligada precipitación dio comienzo a la fase final del viaje, con poco más de una veintena de hombres a bordo que aún seguirían reduciéndose, obligados a mantenerse durante casi dos meses de navegación con los víveres que cupieron en los barqueos e intercambios de Cabo Verde. Quedaron allí cautivos una tercera parte de los supervivientes, entre ellos el último francés, Ricarte de Normandía.

Poco menos de dos semanas tardó la espantada *Victoria* en cubrir la distancia entre Cabo Verde y Las Canarias, avistándose Tenerife el 7 de agosto. Las ganas de llegar debían ser tales que ni siquiera se consideró la cuestión de detenerse en estas aguas, mucho menos peligrosas para una nao española; los viajeros de larga distancia, como sonámbulos obsesos con el señuelo de su destino, prosiguieron sobre la lenta derrota conformes con el hecho de poder reseñar cada día unas pocas leguas de avance en el diario de navegación. Dos perversas muecas, sin embargo, tenía aun reservadas la fortuna para una ya muy frágil capacidad de resistencia: si la mayor parte de los libros para profanos consignan estas millas finales en los mapas discurriendo paralelamente a las costas de África, el marino sabe que ello no es posible para una zarandeada embarcación a vela; el viento alisio del nordeste, oponiéndose a sus designios, la arroja de nuevo mar adentro, a la inmensidad del océano, obligándola a un largo rodeo que pasa por las Azores. Allí el nauta, al fin, recibe permiso e indulgencia para que la proa de la nave pueda ser mantenida apuntando a su destino, que no es otro que el cabo San Vicente de la península ibérica. La *Victoria*, exhausta, llegó al espacio de las Azores a mediados de Agosto, inmersos los suyos en el nuevo y terrible trance de tener que achicar agua a todas horas, pues la carena de la vieja nao, harta ya de marear sin reposo, no quería otra cosa sino que la dejaran descansar en un buen puerto de agua calma o en el cálido fango del lecho marino.

Como la nao llegaba, tal como se diría después en Sevilla, «Con la gente enferma y poca», el agotador esfuerzo de achique alcanzaría incluso a Elcano y el piloto Albo. ¿Qué pensamientos rondarían la mente del marino bombeando cansino como carne de galera aquellos días cruciales, en la bodega, cuando, todo o nada, se decidía si pasaría a ser el primer mortal que, rodeando el mundo, cerrara el lazo del infinito para la Humanidad, o acabaría convertido en un simple resto de naufragio a la deriva de las olas indiferentes en un golpe de mala suerte? De su compañero Albo sabemos algo más: dejó escrito en su diario hallarse a solo ochenta leguas de San Vicente; cada amanecer, sin duda, otearía el horizonte en busca de la tierra que sabía ya tan cercana.

El deseado, deseadísimo avistamiento, se produjo el 4 de septiembre de 1522; nos dicen que, dos días después, la *Victoria* fondeaba frente a Sanlúcar de Barrameda —aun cuando yo pienso que debió varar en la ribera para evitar irse a pique— con su precioso cargamento de clavo, héroes y el inmenso acopio de mérito, logro y conocimientos a que condujo la expedición la

terquedad enajenada de Magallanes prolongada *sine die* por la firmeza alucinada y persistente de Elcano y los suyos por acabar. Literalmente, se habían salido de toda la capacidad de lo realizable en su época; lo inaudito no solo era real, sino que allí estaba para demostrarlo, hecho andrajos, harapos, astillas y maderas desportilladas frente a las playas de Huelva. Dieciocho individuos entre ellas: once españoles (cuatro vascos, tres andaluces, dos gallegos, un extremeño y un montañés) y siete europeos (tres griegos, tres italianos y un alemán) veían así el rostro horrendo de un sueño de miles y miles de millas.

Enterada inmediatamente del suceso la todopoderosa Casa de Contratación de Sevilla, envió inmediatamente un escribano vasco, Eguíbar, con quince hombres para traer la nao viajera río arriba hasta los muelles de Sevilla. Es de imaginar la sorpresa y consternación de aquellos curtidos profesionales ante la contemplación del heroico cadáver náutico que, con un hilo de vida aún palpitando en su seno, debían llevar con todo cuidado, casi con pinzas, hasta el amarradero final, vía muerta del destino. Con qué cuidado no la conducirían Guadalquivir arriba hasta el Puntal, evitando el bajo de Tarfia frente a la torre del mismo nombre, una hora después de la bajamar en Bonanza, cuando la corriente ayuda a tomar el Brazo del Este para, dejando por estribor Isla Menor y, en la otra banda, Puebla del Río, Coria y Gelves, rendir glorioso viaje en el meandro cosmopolita de Sevilla.

Adelantándose casi medio siglo a su propio tiempo, como demostraría luego *sir* Francis Drake, venían nada menos que de completar la vuelta al mundo. Enterado el rey con toda presteza de la albricia, solicitó la inmediata presencia de Elcano en la corte para dar cuenta de la hazaña, cuya trascendencia e implicaciones no se le escapaban, concediéndole toda la importancia que merecían; del borgoñón don Carlos V podrán criticarse muchas cosas, mas no que fuera lerdo, inculto o despreciativo con los logros de sus exploradores, tal como luego harían soberanos de esta y otras naciones, alguno de los cuales hasta un servidor ha tenido ocasión de ver o estuvo obligado a sufrir. El esfuerzo de Elcano, acompañado de Albo y el barbero Bustamante (se excluyó de la embajada a Pigafetta, marginación por la que este guardaría rencor eterno) para llevar a cabo la comisión y comparecencia ante el monarca tuvo que ser inmenso; tal vez porque, cuando se ha hecho algo sobrehumano, una persona se ve obligada a rebajarse para volver a entender el mundo que le rodea. Pero hecho al fin, pues al Juan Sebastián Elcano de 1522 no había desafío que resistirse pudiera. Luego llegarían los honores, reconocimientos, el mérito, la riqueza e incluso el perdón real por

pasadas deudas que le obligaron en su día a alistarse en la expedición; también el reencuentro con los familiares, amigos y el amor.

El quiebro de la fortuna, que tan pronto se resiste como se entrega completa o nos vuelve luego la espalda, caprichosa, llegó sin mucha tardanza. Menos de tres años después (1525), Elcano, al mando de la majestuosa nao *Sancti Spiritus*, zarpó en la misma ruta como piloto mayor de la armada de siete naos a cargo de frey Jofre García de Loaysa, comendador de la Orden de Santiago, caballero Hospitalario también y hermano de obispos, en quien el vasco encontraría al fin jefe con quien poder entenderse. Pero, en esta ocasión, ni la mar ni la fortuna se dejaron sorprender. Una tremenda tempestad aullante echó la nao de Elcano sobre la costa cerca de la embocadura del estrecho de Magallanes, cuyo espíritu se vengaba así cruelmente de él. Desolado, el náufrago Elcano le escribía a su hermano que «por mis pecados ha permitido Dios este desastre». Una vez más, el mejor Juan Sebastián emerge de la catástrofe, rescatando la nao capitana de Loaysa de una varada similar y, juntos, logran emerger al Pacífico con cuatro naos supervivientes, las dos mayores destrozadas por abordajes y embarrancadas; no sin antes padecer, como siempre en estos lugares, la deserción habitual. El nombre de la vergüenza fue en esta ocasión la nao *Anunciada* de Pedro de Vera.

No lo consiguieron. Los restos de la expedición llegaron a las Molucas, ya sin Elcano ni Loaysa, fallecidos ambos por el camino, alimentando con sus vidas aquel brutal sistema de navegación que exigía sacrificarse en cuerpo y alma para lograr unas millas más por singladura. La forma de navegar de nuestros ancestros; la manera estremecedora en que se logró dar por primera vez la vuelta a la Tierra en un barco de vela.

17
EL FIN DE LA VIDA

Una gran travesía dura, dura, dura, muy dura y, de pronto, se acaba. Así debió suceder con la nuestra, pues no lo recuerdo; no sé si pasaría igual con la de Elcano. Existe a veces en el final de algo inmenso una dolorosa impresión de que nunca se termina, producida, siempre, por el intenso y obseso deseo de llegar. En esto, el barco, la nave, siempre nos da una lección: no responde a deseos, anhelos, necesidades; ni siquiera a afán de gloria o grandeza. El bajel de larga distancia solo es sensible al viento, la mar y el estado de conservación en que sus agotados tripulantes son capaces de mantenerlo. Lo demás, simple sobrecarga humana, está de sobra y hasta la llegada a puerto podría largarse por la borda. Hay afanes, sin embargo, y deseos, que se aferran a nosotros aun a nuestra costa y salud; constituyen el lastre vital con el que es inevitable cargar, pero al que barco y mar resultan completamente indiferentes.

En realidad, lo que sucedió aquellos días en que navegamos de las Azores hasta España, culminando felizmente nuestro largo viaje, y los meses posteriores, queda hoy para mí un poco confuso, con ciertas lagunas en la memoria, posiblemente a causa del tiempo transcurrido. Recuerdo, eso sí, que el jefe de escuadra, habiendo tomado la derrota para pasar por el sur de las mencionadas islas, se vio obstaculizado por vientos de componente oeste que le obligaron a recalar sobre la mayor y más larga de las islas, San Miguel, con brisas muy flojas, para allí virar tomando francamente el rumbo este pasando entre aquella y Santa María; al fin, el 7 de mayo, dejábamos atrás este último hito a tres millas de las islas Hormigas, que quedaron por la banda de estribor.

A veces este tramo final de la travesía atlántica, de las Azores a la costa portuguesa y el cabo de San Vicente, resulta como el cruce de un gran río de casi trescientas leguas de ancho. El *Montañés*, recibiendo viento y mar por el costado de babor, era capaz de superar los doce nudos de marcha horaria, al mediodía, cuando con más ímpetu nos impulsaba la brisa. Tenía, como tiene

cada buque, una forma particular de navegar rápido; la de aquel navío consistía en alzar la proa y, con ella, el bauprés, flameando petifoque y contrafoque como las crines blancas de un corcel, para después arrojarse al seno de la ola en estrepadas que resultaban hipnóticas y embriagadoras. Surcando las grandes olas oceánicas a este ritmo endiablado, ni siquiera las dos fragatas, lazarillos perpetuos, eran capaces de seguirnos, perdiéndose por la estela como tres meses atrás se perdió la *Fama*, ya solo una abierta y sangrante herida en nuestro recuerdo. Aferrado a la batayola, a la que, tras tantas millas de navegación, me había conformado como un aditamento, era capaz de pasar largas horas, incluso hasta el atardecer, seducido por aquella champa perpetua a la que creí capaz de actuar como bálsamo sobre mis dudas, pesares y penas. Perdido en mi imaginación, me tenía cual centauro que, a modo del *Montañés*, alzaba la cabeza y el torso sobre las olas que, rompiendo contra la amura, salpicaban mi rostro, antes de arrojarme, pletórico de energía, con todo el impulso de mi desesperación, sobre el siguiente lomo líquido en el que abrir el surco de nuestros esfuerzos. Era el propio señor Talayón el que, muchas veces, tenía que venir a recogerme para trabajar, tomar un bocado o meterme en el catre; descanso del que, ahora lo comprendo, debía andar muy necesitado.

Puedo recordar, sin embargo, con lucidez no exenta de afecto, la última conversación que tuve, pegado a la sempiterna batayola, con el señor Araoz. En aquellos siete años y medio el Oidor había pasado de enigmático miembro de la Junta del Trinquete a sagaz investigador y confidente en la sombra de mi maestro. ¡Pensar que un día llegué a creerlo ladrón, estando seguro de que había sido él quien robó el Le Roy! Cuando el señor De Nemours nos dejó, Araoz, con distante discreción, procuró mantener su legado, haciéndose hasta cierto punto responsable de mí y de mi destino durante la larga estancia en Filipinas; sin interponerse en mi loca vida errática ni en su devenir, actuó, y seguiría actuando hasta la llegada a Cádiz más como ángel guardián que como protector, juez o censor. Me pregunté qué le habría impulsado a ello ¿una simple y ya muy remota promesa a mi amo en el lecho de muerte? Tal vez. El señor Álava era así; recogía del mundo seres magníficos pero sin suerte, acogiéndolos bajo el ala protectora de sus cargos y galones, consciente de que otros deberían por sus amparados ser a su vez protegidos. El señor Araoz no fue el único que, en su infortunio, encontró este puerto acogedor al margen del mundo, donde rehacerse antes de emprender camino por otros rumbos. Años después, Álava protegería también a don Luis Coig, capitán de la fragata *Esmeralda* con la que combatió heroicamente contra la marina

mercenaria chilena —trufada de aventureros británicos—, en diversas ocasiones, rechazando un abordaje de la superior enemiga *Lautaro* y forzando repetidas veces el bloqueo en completa inferioridad. Pero, hallándose en Valparaíso («puerto vendaval») fondeado en parlamento, los chilenos, contagiados por la alevosía mercenaria extranjera, faltaron a su palabra y entraron al abordaje de la *Esmeralda*, que fue tomada. Ahora creo se vanaglorian de este deshonor como de gran hazaña; no es extraño con maestros como los que tienen.

Volviendo a la batayola del *Montañés* e interrogándome acerca de tantas cuestiones e incertidumbres de la vida como los que a la sazón afrontaba, recordé, no sé por qué, el marcado descreimiento de Jean de Nemours en su apego a la ciencia, tan diferente de la fe que parecía presidir los actos de su apreciado Oidor. Esto me movió, aquella última conversación, a preguntarle:

—Vos, señor, ¿aún sois cristiano?

Su rostro permaneció, como otras tantas veces, impasible ante pregunta trascendente. Desprovisto su cráneo de cabello, solo sus ojos invisibles parecían afectarse ante el ímpetu del viento. Replicó, muy sereno:

—¿Lo decís porque habéis perdido vuestra fe?

—No. Preguntaba porque nunca he sabido lo que pensabais. Decidme, ¿de veras sois creyente?

—Como siempre —dijo, resignándose— supongo no aceptaréis otra cosa que la verdad.

Me mantuve en silencio; él conocía la respuesta.

—Pues bien —repuso al fin, mientras el *Montañés* recuperaba una escorada—, ni soy creyente ni no lo soy.

—¿Qué queréis decir?

—Tanto para creer en Dios como para negarlo hay que establecer dogmas. Verdades inamovibles o reveladas. Mi impresión es que tales no existen. A ningún creyente se le revela nada si no es boca a boca; y la fe es cuestión de convencimiento, no de razón.

—Me parece oír hablar a mi amo.

—No lo creáis así; el ateo asegura cosas sobre las que su mente no tiene dominio. Es, pues, un temerario.

—¿Entonces?

—Mi teoría es bien sencilla. Se trata tan solo de una hipótesis; le llamo la teoría de la manta elástica. ¿Os interesa?

—Continuad.

—Imaginad una manta, de tejido muy elástico, extendida. En la parte superior está todo; lo que existe, tiene sentido y responde al bien y la razón universal. En la inferior no hay nada salvo pequeños pedazos; la inmensa mayor parte es vacío. Solo hay violencia y destrucción. ¿Os suena? Es donde vivimos y lo que nos rodea. Lo llamamos universo. ¿Me seguís?

—Lo intento.

—Está bien. Pues veréis: algo, alguien o no se sabe por qué razón, practica punciones en la manta desde arriba hacia abajo. Miles, millones, billones de «pellizcos» en la manta a los que llamamos «vida». Abajo nadie conoce su misterio último, pues queda del otro lado de la manta. Solo hay una cosa cierta: la conciencia de esa vida queda en la parte de abajo, y carece de la capacidad de volver hacia arriba. Así, nos pasamos la vida en la nada, el vacío, la violencia, la miseria y la injusticia. Intuimos que hay otra cosa, algo mejor, pero no se nos ha provisto del instrumento para alcanzarlo. ¿O tal vez sí? Puede que alguien inspirado perciba la iluminación, o la clave, para pasar al otro lado de la manta por su propia punción, hacia arriba… hacia Dios. Pero ¿cómo?

La elaboración del señor Araoz se me antojó al menos tan interesante como la de mi amo; esta se basaba en la razón. La del Oidor, en la propia trascendencia del ser. Pero, en ambos casos, tan absorbentes como para ser objeto vital, el fin de una vida. Concebí una extraña pregunta: ¿se complementarían?

—Con el tiempo —repliqué muy seguro—. Somos tiempo.

Si a un guiño pétreo en un rostro inexpresivo puede llamársele sorpresa, esto es lo que me pareció ver pintado en el rostro del señor Araoz.

—¿Tiempo? Pero ¿cómo podría el tiempo…?

—No lo sé —repliqué—, pero, de algún modo, debe ser así. En cualquier caso, habéis dicho que la parte superior sería Dios. Pero ¿cómo llamaríais a la manta?

—Ah, querido amigo —respondió aliviado—, la manta no puede ser sino el infinito.

Entonces todo, absurdamente, cuadró en mi cabeza como piezas de un puzle: mi amo había escapado del tiempo con la muerte; así trató de cruzar la manta del Oidor hacia la parte superior que era el Cielo; que era Dios. ¿Lo habría logrado?

Pero no voy a engañarles: hace mucho tiempo que mi mente dejó de dar vueltas a tales conceptos. Las personas mediocres, normales, no estamos hechos para las grandes concepciones trascendentales. Vivimos, como decía

el señor De Nemours, esclavizados por el tiempo y el universo. El único medio de no angustiarnos es ignorarlos y eso es lo que hacemos enterrando la cabeza en los urgentes y apremiantes asuntos mundanos como los que asediaban mi vida. Porque la carrera del *Montañés*, aun cuando pareciera eterna, llegó a su fin. Tras recalar en cabo San Vicente, el 15 de mayo de 1803 la escuadra entró felizmente en el puerto de Cádiz, concluyendo la aventura. El señor Álava pasó a informar a la superioridad y el denso archivo de planos, derroteros y documentos relativo a la expedición se trasladó a la Escuela de Guardiamarinas para su ordenamiento y clasificación. En este imprescindible trabajo se contaba con mi concurso, por lo que decidí, antes de reunir fuerzas para regresar a Francia, quedarme algunos meses en Cádiz. Como es de suponer, lo único que anhelaba en el fondo de mi ser era recibir alguna noticia de la *Fama*.

Para mi desesperación, solo llegué a saber que la fragata, reparada en la isla de Francia, había llegado a Montevideo, quedando incorporada a la flotilla del jefe de escuadra y brigadier Bustamante, que lo fuera años ha de la corbeta *Atrevida* en la expedición de Malaspina. Ahora ejercía como gobernador del Mar del Plata, quedando bajo sus atribuciones el envío de caudales de este virreinato más el del Perú. El señor Novales, no pudiendo aguantar más, en el mes de noviembre viajó a La Coruña para embarcar en la corbeta *María Pita* como primer oficial, en la expedición científica del físico y médico de cámara del rey Carlos IV don Francisco Javier Balmis para trasladar la vacuna antivariólica al continente sudamericano. Mi angustia llegó en este momento a alcanzar su máximo; no podía sospechar lo que estaba a punto de suceder.

Hizo bien el señor Novales en tomar caminos de la mar, pues de aguantarse en tierra habría estallado. Su congoja era inmensa y su paciencia, finita. Así que, antes de que finiquitara del todo, tomó la única expedición que, en lo que restaba de año (1803) regresaba a América. La encomiable expedición para erradicar la viruela del señor Balmis no se dirigía directa al Estuario, sino que antes habría de pasar por el Caribe y Venezuela. Allí se perdió la pista, por el momento, del joven teniente de navío. Mientras, en Cádiz, los días seguían a las noches y una semana a la siguiente; supimos de la arribada de la *Fama* a Montevideo, pero nada más. Hasta que, un día, un muchacho llegó a buscarme al Observatorio Hidrográfico: alguien, viejo amigo recién llegado de ultramar, deseaba verme y tener conmigo unas palabras. Cuando pregunté al arrapiezo de quién se trataba, solo me dio una contraseña que hizo que el corazón saltara en mi pecho:

—Sálveos Dios, monseñor.

Así que me faltó tiempo, como podéis imaginar, para echarme una capa sobre los hombros, calzar unos zapatos viejos, sin las medias, y abalanzarme a los muelles. Sí señor, allí estaba, plantado muy serio en espera, con sus pertenencias abreviadas en un sencillo hato de tela y, para mi eterno agradecimiento, acompañado. El señor Munificio había llegado a ese punto en que los hombres, ya maduros, no cumplen más edad. Se conservan víctimas de sus propios vicios, la inercia de una existencia miserable y la convicción de que, tras la muerte, no habrá beneficio alguno sino la nada. El único desajuste de este natural estado de cosas es que el individuo que lo padece, como anguila, se escurre fuera del charco quedando sin lugar en el que nadar. La Armada era y ha sido siempre, para todos estos expatriados, hogar y aguas seguras a las que arrojarse, perseverando en ellas, como una cárcel, por los siglos de Dios amén. Más allá, pues, de cuantas barreras puede poner una aburrida y alienante sociedad terrestre, los tritones de la mar como él exploran desde su seguro cubil nuevas fronteras, como el ardor humano, la divina providencia, el tránsito de la incertidumbre o la simple y pura amistad. Recuerdo la aspereza cruda de su mano, la sonrisa a medias —cuan solía—, en el negro tajo de su boca y el bailecillo pícaro y expectante en sus ojos saltones:

—Dios misericordioso —exclamé cuando vi surgir al pequeño Andresillo, todo Nora en su mirada, tras el hábito de sus harapos, galones de oficial buzo en la Real Armada.

—Llegó con bien la *Fama*, monseñor —se explicaba—, aunque con buen parche puesto en la isla Mauricio, hasta Montevideo. Pero quedó entonces atrapada en la tela de araña del brigadier y gobernador Bustamante que, con la *Medea*, esperaba la llegada de la escuadra de don Tomás Ugarte, con la *Asunción*, *Clara* y *Mercedes*, provenientes de El Callao con pasajeros y caudales; así que, cayéndole del cielo y de rebote tan hermosa fragata, ordenó al capitán Zapiain esperarse para zarpar todos juntos con la primavera del año entrante. ¡Menudo aburrimiento! Bien sabía yo que, aunque le debemos a tan ilustre señor nada menos que la existencia del *Montañés* (pues fue quien promovió en el virreinato la suscripción pública de emigrantes santanderinos en el Río de La Plata para obsequiar navío al rey) sus planes de retardo en nada nos beneficiaban ni a Andresillo ni a mí, ni tampoco, en especial, a vos. Arrojeme pues a los muelles de Montevideo como el que no quiere la cosa a la busca de pasaje, y acabé por descubrir un bergantín, el *Descubridor*, que con correo se preparaba en septiembre para viajar a España. Así que

Andresillo y yo ¿verdad, hijo?, dejando atrás solo el lastre de Casilda y la remendada *Fama*, emprendimos viaje y en cuarenta y seis singladuras aquí nos hemos plantado. ¿Qué os parece? Pues me dije: si le adelanto unos días o temporada completa a monseñor Pirou el crío respecto del señor Novales, que lo espera llegar en la *Fama*, al menos lo podrá disfrutar como bien se lo merece los meses que tarde esta. ¿Os parece buen regalo? ¿Qué decís? Oh, no abracéis así al zagal que lo vais a estrangular después de viaje tan largo y sudar para mantenerlo con vida. Además: ¿nada merece vuestro amigo Munificio en prueba de buen agradecimiento? ¿Dónde está mi buen Tiba? Lloráis, amigo francés; guardaos, que los hombres no lloran si no se pillan un dedo. Oh, cielos, con ese rostro, temiéndoos estoy si voy a ser despachado ahora con un abrazo.

Ha de quedar bien claro en este punto que, aun cuando muy a gusto estuve como tutor o cuidador de Andresillo Novales por intercesión del señor Munificio —lo cual hice a propósito—, jamás confundí o produje duda al chiquillo acerca de quiénes eran sus progenitores; expliqué la peripecia de su padre y le prometí que pronto, muy pronto, volvería, tras comprobar que su búsqueda en el continente americano era inútil. Pero tampoco ha de extrañar a nadie que gozara durante este tiempo de la mejor forma que un no padre puede con un tal vez hijo aquellos meses en Cádiz tanto y tan diferentes de los pasados con Nora en Filipinas. El tiempo y el mundo habían dado sus vueltas, y aun cuando nosotros, con la escuadra, deshicimos una como argucia o treta contra el destino, de nada sirvió, al fin y al cabo, para mitigar o aplacar alguno de sus aplastantes y devastadores efectos.

Habíamos dado la vuelta al mundo, regresando con bien uno de los tres buques con los que zarpamos y dos de las cuatro fragatas. Como la circunnavegación de Magallanes-Elcano, de la que sobrevivió una nao de cinco, o la de *sir* Francis Drake, con igual balance incluso en desertores, pagamos un precio terrible por la hazaña; y eso que la nuestra se hizo con modernos y potentes navíos de línea, ayudados por avanzados instrumentos como el cronómetro exacto o el barómetro. Bien es cierto que el señor Álava, conociendo lo que tenía por delante, hubo de cargar, auxiliado por la maestranza de carpinteros de la escuadra, con el tremendo peso de casi un lustro de actividades militares en las antípodas, afrontando sus buques dos impetuosos tifones que a punto estuvieron de destruirlos. Cada expedición hace frente a sus propios desafíos y el mérito de su pervivencia es el de toda su gente, la que llegara y la que no, los que más nos agradan, quienes quedan por el camino y aquellos que detestamos, los que nos querían y quienes solo

anduvieron cavilando nuestra perdición. ¿Qué interés tiene pensar luego en ellos?

Prefería hacerlo en el pequeño; Andresillo, como su madre, era un primor o a mí así me lo parecía. ¿Cómo no ser feliz disfrutando del sonido de su voz, la ingenuidad de su mirada o el regalo celestial de su sonrisa? Absorbido por su presencia, al concluir mis obligaciones iba a recogerlo a la escuela para llevarlo a la Caleta, pasear por el parque de los Genoveses, acercarnos al placer de Rota a ver los barcos al ancla o ir a fingirnos valientes guerreros en las almenas del castillo de Sancti Petri; nada importaba. El mundo no existía alrededor de nosotros o, al menos, para mí. Algunas tardes nos acercábamos a Puntales, donde el señor Munificio reparaba el navío *Terrible*, en cuya dotación se había integrado. Lejos, muy lejos, en Francia, de nuevo en guerra contra Inglaterra, entrado el año 1804 Napoleón se había proclamado Emperador. La fulgurante ascensión del cónsul corso revolucionario hacía presagiar las mayores tragedias; ¿quién quería el incierto regreso a la patria cuando la felicidad estaba aquí, en Cádiz? Novales no regresaba, y Andresillo, Munificio y yo éramos dichosos. Se rumoreaba que el señor Álava, ascendido por sus méritos a vicealmirante, sería puesto al mando de la escuadra de Cádiz en relevo del señor Grandallana; pero llegó otro vicealmirante de Madrid, un aristócrata llamado Gravina veterano del cerco de Tolón, y Álava, con su inmensa experiencia, quedó como segundo al mando.

Algún o mucho tiempo después me enteré de que el señor Álava, con su insignia en un potente navío español de ciento veinte cañones, el *Santa Ana*, había entrado en combate durante la batalla de Trafalgar contra el segundo de Nelson, lord Cuthbert Collingwood, a bordo del *Royal Sovereign*. Aquellos dos gigantescos colosos se destrozaron durante varias horas como dos púgiles ciegos, y ambos vicealmirantes, aun heridos, sobrevivieron. Álava, cercado, tuvo que rendirse pero, dando una vez más muestra de su intrépida iniciativa, aun tuvo fuerzas para represar su barco y conducirlo desmantelado a Cádiz. La gente se sorprendió de esta brillante conducta en medio de tanto desastre, pero yo, que lo había visto atacar en Macao con el *Europa* al otro extremo del mundo, no me extrañé nada. A estas alturas, supongo, el gran hombre ya se habría olvidado de mí; prosiguió su carrera en la Armada hasta su retiro, muchos años después.

Por su parte, el señor Munificio, quejoso siempre de lo vetusto que era su buque, el venerado *Terrible*, pasó por orden superior al navío *Rayo*, de cien cañones, cinco años más antiguo, cuando este salió del dique. Luchó con él,

como Álava, en Trafalgar, de lo que salieron ambos bien librados; mas luego el *Rayo* se estrelló contra la costa a causa del temporal subsiguiente. Nunca he sabido si mi buen amigo Antón Munificio estaba a bordo en aquel momento. Si lo estuvo, descansa ahora en su amado lecho marino, en compañía de otros ilustres personajes; por mi parte, prefiero pensar que, mudado con sus harapos a otro buque, aún bucea para molestia de las frías carenas de acero, a las que incomoda con su cepillo.

A finales de octubre de 1804 llegó la terrible noticia: la escuadra de don José de Bustamante, compuesta por cuatro fragatas entre las que estaba la *Fama*, había sido atacada por la flotilla, mucho más poderosa, del comodoro Moore. La *Fama*, cargada de oro, plata y pieles de lobo marino, había caído en poder del enemigo no lejos de Cádiz, frente al cabo Santa María, y conducida con su valioso cargamento a Gosport, en Inglaterra. Aquella y otras granujadas inglesas cuando aún no estaban en guerra contra España significaron que los restos de la Paz de Amiens saltaran por los aires, declarándose las hostilidades. Pero, en lo referente al teniente Novales, que había embarcado en La Habana en el navío *Argonauta* (magnífico bajel que iba a ser insignia del almirante Gravina), la paz no había de llegar nunca sino un nuevo sobresalto, pues debía creer a Andresillo y Casilda de nuevo a bordo de la *Fama*, lo que los situaba ahora conducidos prisioneros, si escaparon del combate, a la procelosa y pérfida Albión.

Así que podéis imaginaros. ¿Cabrá en vuestra imaginación la expresión de un rostro al fin liberado del calvario al que nefastos azares añadieron nuevos sufrimientos a causa del incierto destino de su ser más querido? Cuando llegó la lancha del *Argonauta* al muelle, con Inocencio Novales a bordo, donde Andresillo y yo le estábamos aguardando, y el pequeño agitó su manita gritando: «¡Papa!», el sol pareció salir sobre el puerto de Cádiz. ¿Hay algún fin mayor para la vida que los propios hijos? Y aquel hombre, endurecido y amargado hasta la exasperación, pudo sacar lo mejor de sí para estrecharme la mano y decir, sinceramente:

—Gracias.

Abrazados, padre e hijo, conmovían el corazón. Nada se interponía ya entre ellos, y entre ese nada estaba yo. ¿Qué más da cuál fuera el porvenir a partir de entonces? El destino del narrador no tiene la menor importancia. Valga solo decir que, en efecto, cuando pude, regresé a Francia, pero no volví al mundo aún no agotado de las exploraciones hasta la edad de mi maestro, cuando, como ya dije, era otro hombre bien diferente. Y ¿qué más quieren saber ustedes? Ah, claro, lo que fuera del *Montañés*. Pues bien, quede dicho

que reincidió en su historia peculiar: sobrevivió a la batalla de Trafalgar, pero perdiendo a su comandante. Un terrible temporal de marzo lo destrozaría en Cádiz, años después. Pero su alma de velero transpacífico y transmundista aún perdura, vagando como un fantasma, en los confines del horizonte infinito cuyo más allá llegó un día a conquistar.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

ALLEN, Oliver E. *Los navegantes del Pacífico*. Barcelona: Ediciones Folio, 1995.

ASENJO GARCÍA, Frutos. *Núñez de Balboa*. Madrid: Sílex ediciones, 1991.

BETRÁN MOYA, José Luis y MORENO MARTÍNEZ, Doris. *Renacimiento*. Madrid: Ediciones Credimar-Arlanza Ediciones, 2000.

BOTTING, D. *Los piratas*. Barcelona: Ediciones Folio, 1995.

CERVERA PERY, José. *La Marina de la Ilustración*. Madrid: Editorial San Martín, 1986.

DE ARTECHE, José. *Elcano*. Madrid: Espasa Calpe, 1972.

DE SAINT-PHALLE, Alexandre. *De Cristóbal Colón a Luis XIV*. Madrid: Ediciones Castilla, 1965.

FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto. *La España de la Ilustración, los Borbones y el siglo XVIII*. Madrid: Espasa Calpe, 1999.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Naufragios de la Armada española*. Sevilla: Editorial Renacimiento, 2009.

GARCÍA CÁRCEL, Ricardo; RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, Ángel y CONTRERAS, Jaime. *Historia de España – La época de Carlos V y Felipe II*. Madrid: Espasa Calpe, 1999.

GARCÍA DEL VALLE, Jesús. *Retrato de un navío; Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*. Madrid: Editorial Naval, 1993.

GILBERT, John. *Cartografiando el vasto Pacífico*. J. G. Fergusson Publishing y Co., 1971.

GRAVES, Robert. *Las islas de la imprudencia*. Barcelona: Plaza y Janés Editores, 1995.

GUARDIOLA, Antonio. *La primera vuelta al mundo*. Vigo: Editorial Cíes, 1960.

HERNÁNDEZ, José. *Piratas y corsarios*. Madrid: Temas de Hoy, 1995.

HOLLAND, Julian. *Tierras de la Cruz del Sur*. J. G. Fergusson Publishing y Co., 1971.

HUMBLE, Richard. *The explorers*. Barcelona: Ediciones Folio, 1995.

LABORDA, Antonio. *Viaje alrededor del globo realizado por la escuadra al mando de don Ignacio María de Álava*. Madrid: La Hoja del Monte, 2005.

LAMB, Harold. *Carlomagno*. Barcelona: Planeta DeAgostini, 1999.

LONGEVILLE VOWELL, Richard. *Campañas y cruceros en el océano Pacífico*. Buenos Aires-Santiago: Editorial Francisco de Aguirre, 1968.

LYNCH, John. *Monarquía e Imperio. El reinado de Carlos V*. Madrid: Ediciones El País S. L., 2007.

MARTÍNEZ ESTERUELAS, Cruz. *Cisneros, de presidiario a rey*. Barcelona: Editorial Planeta, 1992.

LOZOYA, Marqués de. *Historia de España: regencia de Cisneros y primera etapa de Carlos I; Magallanes y Elcano*. Barcelona: Salvat Editores, 1979.

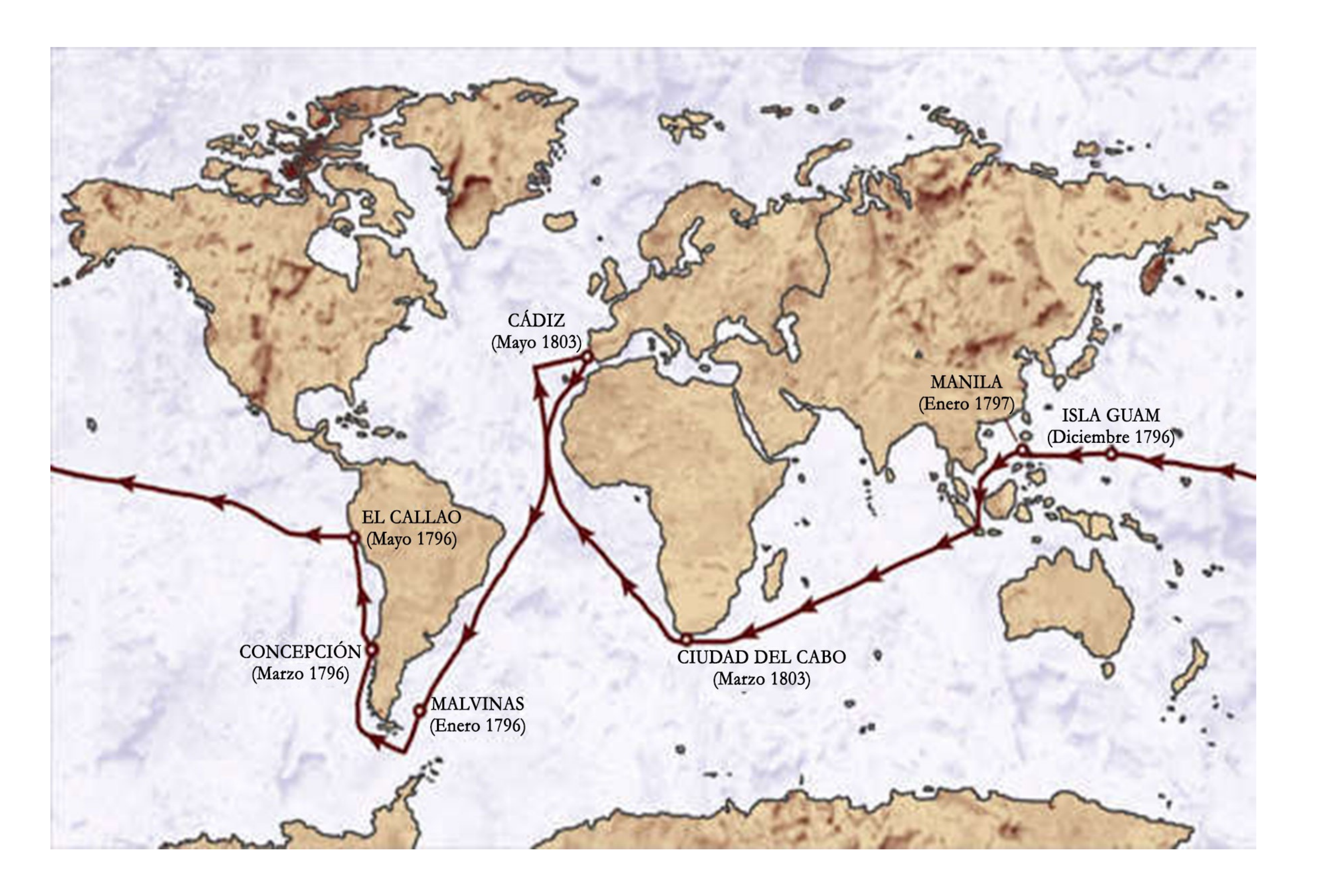
PRIETO, Carlos. *El océano Pacífico: Navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid: Alianza Editorial, 1975.

SANFELIÚ ORTIZ, Lorenzo. *62 meses a Bordo; La expedición Malaspina*. Madrid: Editorial Naval, 1988.

SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería en la América española*. Madrid: Editorial San Martín, 1985.

SAN JUAN SÁNCHEZ, Víctor. *Piratas de todos los tiempos*. Madrid: Sílex ediciones, 2009.

SOVEL, Dava. *La longitud*. Barcelona: Edicions 62, Llibres a L'Abast, 1997.


CÁDIZ
(Mayo 1803)
MANILA
(Enero 1797)
ISLA GUAM
(Diciembre 1796)
EL CALLAO
(Mayo 1796)
CONCEPCIÓN
(Marzo 1796)
CIUDAD DEL CABO
(Marzo 1803)
MALVINAS
(Enero 1796)



VÍCTOR M. SAN JUAN SÁNCHEZ (Madrid, 1963-2020) era capitán de yate, escritor e historiador naval. Con sus obras publicadas —dieciocho ensayos y nueve novelas— recrea el mundo de la navegación y los barcos, íntimamente vivido en largas navegaciones a través del Atlántico, Mediterráneo, Cantábrico, Egeo y un largo etcétera, tanto en veleros de crucero como en competición. Literariamente, tiene dos Premios Nostromo, la Medalla de Bronce de la Fundación Letras del Mar y dos accésit a los Premios Robinson de Historia Naval, además de haber sido nombrado «Caballero de los Cuatro Puntos Cardinales» por la Federación Española de Ligas Navales. Dirigiendo equipos deportivos cuenta en su palmarés con 136 regatas en 75 trofeos, con 12 victorias absolutas y 14 primeros. Profesionalmente ha estado dedicado largo tiempo a las obras marítimas e infraestructuras como el Tren de Alta Velocidad.

ÍNDICE